ANNO XXXVIII - N. 8 COPIE 185.000 AGOSTO 1932 - ANNO X

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

BITTER
CAMPARI
Bitter
G. Campari
Milano
DAVIDE CAMPARI E C. - MILANO

ALI NEL CIELO

L'aviazione civile in Italia nel 1931.

L'Ufficio Aviazione Civile e Traffico Aereo del Ministero dell'Aeronautica ha pubblicato la statistica generale delle linee aeree italiane nell'anno 1931.

Complessivamente le linee di navigazione, in esercizio durante l'anno, sono state 29, con una lunghezza totale di km. 18.723.

Sono stati compiuti nel 1931 4 milioni 398.871 km., con 27.970 ore complessive di volo.

I passeggeri trasportati furono 33.650; la posta ha rappresentato un carico complessivo di 71.107 kg.; i giornali 34.834 kg.; il bagaglio 446.878 kg.; le merci 153.284 kg.

Il maggior numero di ore di volo (2080) è stato raggiunto dalla linea Roma-Napoli-Palermo. Il maggior trasporto di passeggeri (3309) è avvenuto sulla linea Trieste-Zara-Ancona. La maggior quantità di posta trasportata (kg. 24.678) è avvenuta sulla linea Roma-Genova-Barcellona-Gibilterra. La maggior quantità di bagaglio (kg. 50.980) è stata trasportata sulla linea Trieste-Zara-Ancona; e la maggior quantità di merce (kg. 26.115) è stata trasportata sulla linea Roma-Napoli-Palermo.

Dei 33.650 passeggeri trasportati, 24.563 sono stati italiani, 2344 tedeschi, 1347 americani, 1187 inglesi, 1100 austriaci, 937 albanesi, 470 francesi, 313 greci, 277 svizzeri, 219 cecoslovacchi, 78 polacchi, ecc.

Notevole è la percentuale delle donne, che figura nel numero complessivo dei viaggiatori. Secondo le rispettive nazionalità, si sono contate 4058 donne italiane (poco meno di un quinto del numero complessivo dei viaggiatori), 561 donne tedesche, 507 donne americane, 333 donne inglesi, 418 donne austriache.

Durante tutto l'anno. sulle ventinove linee in esercizio, non si è verificato alcun incidente

La creazione di una nuova Coppa Challenge per prove internazionali di velocità.

L'Aero Club di Francia ha deciso di creare una Coppa Challenge del valore di 20 mila franchi per dotare una prova internazionale di velocità riservata agli aeroplani ed idrovolanti.

La prova sarà disputata in prove determinate almeno una volta ogni due anni e sarà aperta agli apparecchi la cui cilindrata totale non supererà gli otto litri.

Il percorso comprenderà due volte mille chilometri, separati da uno scalo obbligatorio neutralizzato, scalo la cui durata limite sarà di 90 minuti.

Tutti i rifornimenti e le riparazioni saranno autorizzati.

Il pilota, solo a bordo, dovrà essere il medesimo da un punto all'altro del percorso.

Servizio postale aereo tedesco Berlino-Salonicco-Atene.

E' stato iniziato il servizio aereo postale bisettimanale Berlino-Vienna-Budapest-Belgrado-Sofia-Salonicco in coincidenza con un servizio Salonicco-Atene.

Esso viene effettuato dalla Lufthansa per conto dell'Amministrazione delle Poste del Reich, e trova ad Atene coincidenza sia per l'India sia per il Sud Africa degli Inglesi nonchè per le Indie olandesi.

La sicurezza nell'aviazione francese.

Interessanti dati statistici sono stati pubblicati relativamente agli incidenti gravi verificatisi nel periodo 1921-1930 sulle linee aeree francesi.

Le cause originali di tali incidenti, pel periodo indicato, sono così ripartite:

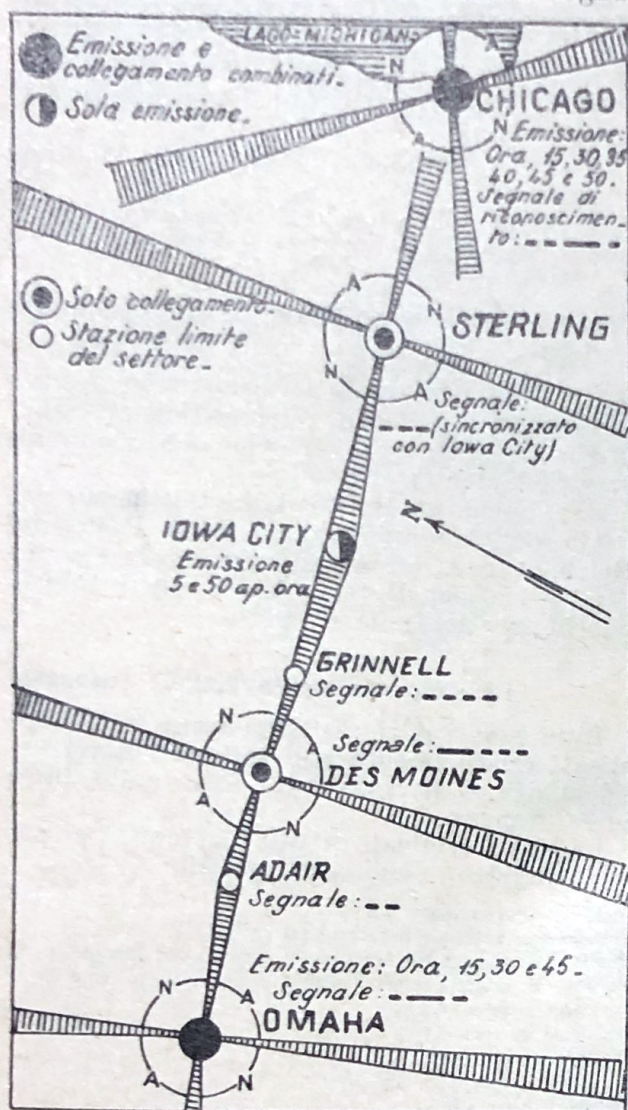
Incidenti d'atterraggio 25 %
Collisione in volo con ostacoli varî 13 %
Perdita di velocità dipendente da arresto del motore 13 %
Perdita di velocità non dipendente dal motore 10,9 %
Incidenti a terra 8,4 %
Incidenti in volo 6,5 %
Rotture in volo 5 %
Incidenti in partenza 5,8 %
Incidenti vari 5,8 %
il 50,4 % degli incidenti gravi furono mortali.

Sulle linee aeree francesi, nel 1931 si verificarono 5 sinistri gravi con 19 morti; nel 1930, 10 sinistri gravi con 17 morti. È da notare, però, che se nel 1931 il numero dei morti è stato maggiore, ciò si deve al numero dei chilometri percorsi, più elevato, e al migliore rendimento commerciale degli apparecchi, cioè al trasporto di un numero di passeggeri notevolmente maggiore. Difatti, si è verificato un incidente mortale per ogni 2 milioni di chilometri percorsi, cioè circa 50 volte il giro della Terra all'Equatore. Nei tre anni precedenti si ebbero un sinistro grave per ogni 317.261 km. e un morto per 384.052 km. nel 1928; un sinistro grave per 555.025 km. e un morto per 449.306 km. nel 1929; un sinistro grave per 919.330 km. e un morto per 540.782 km. nel 1930. Conseguentemente, da questo punto di vista, la sicurezza si è quintuplicata, durante gli ultimi tre anni.

La radio-segnalazione nella navigazione aerea.

La figura illustra il funzionamento dei sistemi di radio-segnalazione in uso sulla linea aerea Chicago-Omaha (km. 420).

La linea è dotata di fari hertziani o radiofari ciascuno dei quali emette, successivamente, secondo una direzione determinata le segna-

lazioni corrispondenti a lettere A e N (punto e linea e linea e punto nell'alfabeto Morse: A = . —; N = — .). Quando il pilota si trova sulla giusta rotta, egli intende solo un suono continuato in conseguenza della sovrapposizione dei punti e delle linee della radio-segnalazione in quanto il punto della lettera A riempie esattamente il tempo di intervallo fra la linea ed il punto della lettera N. Quando il pilota s'allontana dalla rotta egli percepisce invece in modo più sensibile una delle due segnalazioni e quindi può senz'altro conoscere da quale parte ha deviato.

La linea aerea postale Olanda-Indie Olandesi.

La linea Amsterdam-Batavia-Bandoeng, in un primo tempo mensile, poi quindicinale, è ora a periodicità settimanale. La rotta prevista è Amsterdam-Lipsia-Budapest-Sofia-Atene-Cairo-Gaza-Bagdad-Buschir-Carachi-Jodhpur-Allahabad-Calcutta-Rangoon-Bangkok (diramazione per Saigon in coincidenza)-Medan-Palembang (diramazione per Singapore in coincidenza)-Batavia-Bandoeng.

Nel periodo invernale, e precisamente dal 1 novembre al 30 aprile, verrà seguita, sino ad Atene, la rotta Parigi-Marsiglia-Roma-Brindisi. Vengono impiegati trimotori Fokker. Il viaggio da Amsterdam a Batavia dura 10 giorni.

L'aviolinea fa servizio postale per l'Egitto, l'Irak, la Persia, le Indie Inglesi e Olandesi, il Siam, l'Indocina e gli Stabilimenti dello Stretto. Si avverte che in Italia, fino al 31 agosto prossimo, le lettere che si vogliono avviare per tale linea devono essere impostate in tempo perchè giungano a Brindisi almeno col treno 157 in arrivo alle ore 9,07 del mercoledì, potendo così prendere il velivolo della S. A. Aero Espresso Italiana diretto ad Atene e Rodi, che parte da Brindisi alle ore 12 di ogni mercoledì.

Linee aeree dell'aviazione civile romena.

L'aviazione civile romena, a mezzo del suo servizio « Lares » (Liniile aeriena Române exploatate de Stat - Linee aeree romene esercite dallo Stato), ha iniziato la sua attività sulle seguenti linee:

Bucarest-Galati-Chisinàu-Cernauti (giornaliera esclusa la domenica);
Galati-Costanza;
Bucarest-Costanza (in funzione durante la stagione estiva).

L'Aviolinea Londra-Città del Capo.

Ripetutamente si sono date notizie circa la grande aviolinea imperiale che l'Inghilterra ha organizzato per le rapide comunicazioni col Sud Africa.

Nel prospetto che segue diamo l'elenco esatto delle varie tappe con l'indicazione dei giorni di arrivo:

DA LONDRA

Londra	part.	mercoledì
Cairo	arr.	sabato
Khartoum	»	lunedì
Juba	»	martedì
Nairobi	»	mercoledì
Mbeya	»	giovedì
Salisbury	»	venerdì
Johannesburg	»	sabato
Città del Capo	»	domenica

DA CITTA' DEL CAPO

Città del Capo	part.	mercoledì
Johannesburg	arr.	mercoledì
Salisbury	»	giovedì
Mbeya	»	venerdì
Nairobi	»	sabato
Juba	»	domenica
Khartoum	»	lunedì
Cairo	»	mercoledì
Londra	»	domenica

Da Londra a Brindisi passeggeri e posta saranno trasportati su un aerovascello « Heracles » da 28 posti, da Brindisi all'Egitto sottentrerà un idrovolante interamente metallico della categoria « Scipio », dal Cairo a Khartoum il volo sarà continuato su aerovascello « Argosy » a tre eliche, fra Kahrtoum e Kisumu saranno adibiti al servizio idrovolanti « Calcutta » trimotori che sorvoleranno durante

Esso é Potente

Esso è potente perchè il suo sforzo è regolare. E' la detonazione o, in altre parole, l'esplosione prematura della miscela

gassosa che da luogo al battito in testa. Questo fenomeno è nefasto al motore.

Dopo una combustione incompleta i depositi carboniosi sono considerevoli e obbligano presto ad una revisione.

In una vettura già usata le proprietà antidetonanti di ESSO si rivelano in modo ancor più evidente che in una vettura nuova. Non solo il motore lavorerà meglio, accelererà più presto e non batterà più in testa, ma vi permetterà inoltre di rimanere più a lungo in presa diretta.

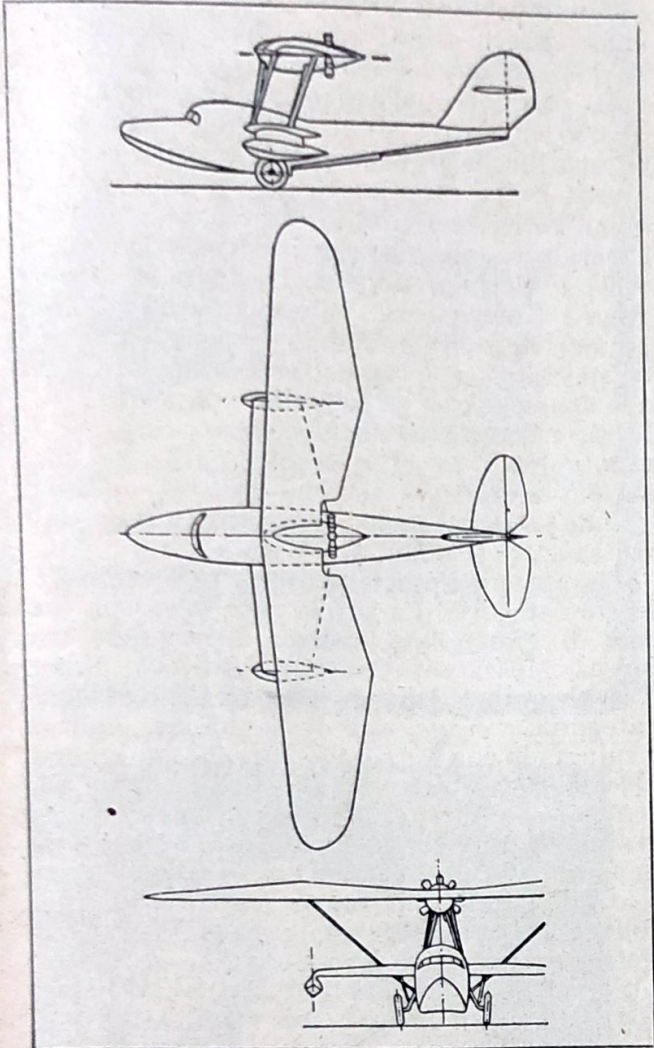
I VANTAGGI DI Esso SONO I SEGUENTI:

Elasticità maggiore — Ripresa più docile — Accelerazione più rapida — Meno frequenti cambiamenti di velocità — Minori depositi carboniosi.

SOCIETÀ ITALO AMERICANA PEL PETROLIO, VIA ASSAROTTI, 40, GENOVA

l'intera tappa fiumi e laghi; e infine le tappe finali da Kisumu a Kenya-Tanganika, attraverso la Rhodesia del Nord e la Rhodesia del Sud e la Unione dell'Africa del Sud saranno percorse con aerovascelli « Hercules ».

Anfibio da turismo Blériot 290.

Un nuovo anfibio da turismo, munito di motore Salmson 230 CV., è stato recentemente costruito dalle Officine Blériot.

Ecco le sue caratteristiche principali:

Potenza	CV.	230
Apertura	m.	14,62
Lunghezza	»	9
Superficie	m.²	33
Peso a vuoto	kg.	1013
Carico utile	»	537
Peso totale	»	1550
Velocità	km.-h.	180
Plafond	m.	4700
Raggio d'azione	km.	525

Aeroplano a superficie variabile.

Il Politecnico di Breslavia sotto la direzione del Prof. Schneider ha costruito un piccolo aeroplano a superficie variabili che è stato mostrato nel campo di Tempelhof come aeroplano sperimentale.

La variazione della superficie alare non è ottenuta nel senso della lunghezza delle ali, ma in quello della profondità, in modo che contemporaneamente alla variazione di superficie si ha anche una favorevole variazione del profilo dell'ala. La parte mobile di ciascuna ala scorrente tra rulli situati sulla carlinga, ruota intorno ad un perno situato verso l'estremità esterna dell'ala. Essa è comandata dal posto del pilota per mezzo di una leva e di una trasmissione a catena da bicicletta.

L'aeroplano sperimentale ha un motore da 45 HP e la superficie mobile è il 20 % della superficie alare totale. Essa permette un accorciamento di oltre il 30 % della corsa di partenza e nel volo orizzontale una variazione di velocità da 115 a 140 km.-ora.

Il « Grand Prix de l'Académie des Sports ».

Il Gran Premio dell'Accademia degli Sports in Francia che data dal 1910, è stato assegnato in ventun anni ben tredici volte all'aviazione. Eccone la dimostrazione:

1910 – Louis Paulhan, aviazione
1911 – Coneau, aviazione
1912 – Roland Garros, aviazione
1913 – Georges Pegoud, aviazione
1914 – 29 piloti militari, aviazione
1915 – Vita e Butin, fatti di guerra
1916 – Georges Guynemer, aviazione
1917 – Goelette Kléber, fatti di guerra
1918 – René Fonk, aviazione
1919 – Georges Carpentier, boxe
1920 – Colonnello Vuillemin, aviazione
1921 – Comandanti Lauzanne e Augieras, esplorazioni
1922 – Lucien Gaudin, scherma
1923 – Alain Gerbault, esplorazioni
1924 – Pelletier d'Oisy e Besin, aviazione
1925 – Capitano e Signora Delingette, esplorazioni
1926 – Geo Michel, nuoto
1927 – Costes e Lebrix, aviazione
1928 – La Ciervia, aviazione
1929 – Assolant, Lefèvre e Lotti, aviazione
1930 – Costes e Bellonte, aviazione.

L'aviazione nella Colombia.

Fra le aeronautiche più importanti delle nazioni dell'America Latina si può annoverare quella della Colombia. Da oltre un decennio la Società Tedesco-Colombiana ha impiantato una fitta rete aerea servita dai più moderni apparecchi commerciali.

Attualmente la Compagnia gestisce le seguenti linee:

1) *Linea del fiume Magdalena*, km. 1000, servizio quotidiano; scali intermedi: Calamar-Port-Wilches-Puerto Berrio-Girardot.
2) *Linea Atlantica*, km. 600, servizio bisettimanale; scali: Barranquilla-Cartagena-Cristobal.
3) *Linea Interoceanica*, km. 800, servizio bisettimanale; scali: Barranquilla-Cartagena-Sautate-Buenaventura.
4) *Linea del Pacifico*, km. 760, servizio bisettimanale; scali: Buenaventura-Tumaco-Manta-Guayaquil.
5) *Porto Wilches-Bucaramanga*, km. 85, servizio trisettimanale.

A dimostrazione dello sviluppo della rete aerea colombiana, basta citare le seguenti cifre: nel 1921 i passeggeri trasportati furono 380, mentre nel 1929 raggiunsero la cifra di 6580; il peso complessivo della posta e merci trasportate nel 1921, fu di 31.760 chilogrammi, mentre nel 1929 fu di 671.435 chilogrammi.

I brevetti di pilota d'apparecchio da turismo in Francia.

Durante il periodo aprile 1931-aprile 1932 l'Aero Club di Francia ha rilasciato 465 brevetti di pilota di apparecchio da turismo.

Esaminati per età essi vanno ripartiti: da 17 a 20 anni: 52 brevetti; da 21 a 26 anni: 131 brevetti; da 26 a 31 anni: 146 brevetti;

da 32 a 37 anni: 84 brevetti; da 38 a 40 anni: 31 brevetti; da 41 a 44 anni: 15 brevetti; da 44 a 50 anni: 5 brevetti; oltre 50 anni: 1 brevetto.

Essi vanno inoltre così ripartiti per regioni: Parigi e regione: 230; Africa del Nord: 56; Lyon e regione: 55; Lille e regione, Douai: 49; Marsiglia e regione: 27; Havre e regione: 17; Nancy e regione: 12; Angers e regione: 12; Bordeaux e regione: 6; Indo-Cina: 1; Africa del Nord: Algeria 35, Marocco 20, Tunisia 1.

Dei 465 brevetti 15 sono stati conseguiti dal sesso femminile.

Un nuovo tipo di paracadute.

Un nuovo tipo di paracadute, che annulla gli inconvenienti dovuti alle correnti aeree le quali talvolta possono con la loro intensità

produrre notevoli effetti di deriva e di trascinamento e quindi portare il paracadutista assai lontano dal punto prescelto per l'atterramento, è quello fatto costruire, in America, dal « Caterpillar Club » (« Club dei Bruchi ») il quale è una associazione degli aviatori paracadutisti.

Il nuovo dispositivo è costituito da un grande ombrello avente forma a bulbo la quale provoca una depressione verso la parte esterna più alta della superficie di sostentamento ove è innestato un cappuccio superiore. Durante la discesa tale depressione farebbe risentire in misura assai ridotta l'effetto della deriva, come è stato constatato in oltre trecento lanci. Il gioco dei rapidi cambiamenti della curvatura della superficie dovrebbe anche ridurre notevolmente il tempo di apertura.

La piccola cupola inferiore (visibile in figura) del paracadute, la quale si apre prima del vero e proprio paracadute stesso eliminerebbe inoltre le possibilità di strappi ai punti d'attacco delle cinghie di sostegno sul corpo dell'aviatore nel caso in cui l'apertura dovesse avvenire bruscamente.

Sviluppo dell'aviazione civile sovietica

Gli importanti progressi dell'aviazione civile russa negli ultimi anni sono efficacemente dimostrati dai seguenti dati. I 29.000 km. di rete esistenti nel 1930 sono ammontati a 47.000 nel 1931 e un ulteriore aumento a 64.000 km. è previsto per la fine del corrente anno. Della rete finora in servizio vi sono 2600 km. eserciti dalla società tedesco-russa « Deruluft », che gestisce un servizio fra Mosca, Riga e Berlino, nonchè Leningrado, Reval, Riga e Koenigsberg. Tale società ha già oltre 10 anni di attività. Nel 1931, per esempio, ha trasportato: 115 tonnellate di merce, circa 3700 passeggeri e 30 tonnellate di posta. Tutte le altre società di traffico aereo russe — la « Dobroljot », la « Ukrwosduchputj », ed altre società minori — si sono fuse in un'unica grande Organizzazione Aeronautica Nazionale Russa sotto il nome di « Woga ».

La rete aerea prettamente russa si suddivide in tre categorie. La prima categoria, con una rete di 17.000 km., collega Leningrado con Mosca, Mosca con Charkow, Rostock, Baku, Taschkent e l'Estremo Oriente. La seconda categoria, con una rete di 14.000 km., collega Leningrado con Petrozavodsk sul Lago Onega, Odessa con Mosca, Tiflis con Taaritsin, Taschkent con Vierny, l'Urale con la Siberia ed Irkutsk con Yakutsk. La terza categoria, con una rete di circa 12.000 km., consiste in 17 linee di cui la più lunga (circa 3000 km.) collega la città di Nikolajewsk sulla Mur con Petropawlowsk nel Kamtschatka.

Su tutte le linee suddette furono volati nel 1931 complessivamente circa 7 milioni di km. e vennero trasportati 23.000 passeggeri, 375 tonn. di posta e 300 tonn. di merce.

... e di quella militare.

L'aviazione militare dell'Unione Sovietica consisterebbe attualmente — secondo notizie riportate dalla stampa svedese — di 2000 apparecchi di cui: 800 aeroplani da osservazione, 400 da bombardamento, 400 da caccia e 400 idro. Il programma quinquennale prevederebbe fino al 1935 un aumento di tale numero fino a 5000 apparecchi e l'organizzazione di un totale di 62 reggimenti aerei.

Considerando che il programma militare del 1932 prevede la costruzione di 900 velivoli, tali dati possono essere considerati verosimili. Dai dati ufficialmente presentati dal l'Unione Sovietica alla Società delle Nazioni risulterebbero invece 750 velivoli con un totale di 310.400 HP (situazione al 1° gennaio 1931).

FILM
Hauff
FILM
Hauff
DILETTANTI
FOTOGRAFI!
La pellicola
che non conosce
insuccessi,
che con qualunque
esposizione assicura
un buon negativo.
PROVATE LA PELLICOLA
HAUFF
la troverete presso
ogni buon
rivenditore.
Rappresentante Generale per l'Italia:
GUIDO NONINI
MILANO - Viale Maino, 15

A. SCORZON
SIGARETTA
REGINA
LA REGINA DELLE
SIGARETTE

Tessar
Anastig
Rolleiflex

POSTE E TELEGRAFI

Lettere dirette a militari.

Nel fascicolo di giugno, accennando ai militari cui possono essere dirette lettere e cartoline con tariffa ridotta a metà, abbiamo erroneamente indicato i *sottufficiali*, che invece ne furono esclusi (come gli ufficiali) fin dal luglio 1923.

Resta perciò stabilito che si possono spedire lettere ordinarie con tassa di cent. 25, purchè di peso non superiore a grammi 15, e cartoline francate con cent. 15, soltanto ai *soldati*, *caporali* e *caporali maggiori* di tutte le armi dell'Esercito ed ai pari grado e assimilati della Marina, dell'Aeronautica, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale, nonchè agli allievi ufficiali di complemento fino alla nomina a sottotenente.

Impronte di macchine affrancatrici.

L'Amministrazione postale ha recentemente disposto che tutte le macchine affrancatrici siano sottoposte a particolari modifiche da apportarsi presso le sedi degli utenti, dagli incaricati della Società concessionaria per la vendita di dette macchine, ed a spese degli utenti stessi.

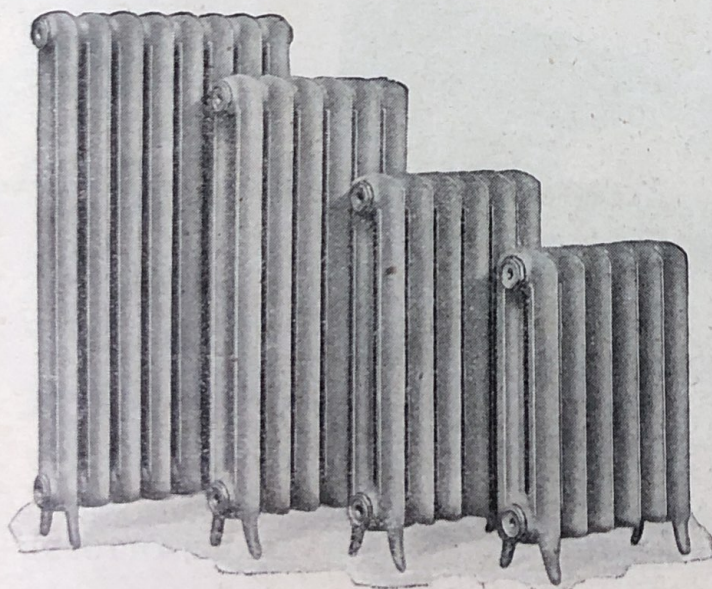
Una, fra queste modificazioni, è causa di inconvenienti che crediamo sia possibile evitare.

Intendiamo parlare della piastrina che deve essere applicata sul cilindro del punzone, contornante il punzone stesso, portante in rilievo una cornice dentata, rettangolare o poligonale, senza soluzione di continuità.

Questa cornice deve venir stampata sulla busta e racchiudere: il bollo a data, l'impronta della tassa di francatura, e la leggenda con l'indicazione del mittente. E poichè le sue dimensioni sono prescritte in mm. 52×58 o mm. 108×44 o mm. 107×41, invade — colla leggenda della indicazione del mittente, che viene ingrandita e collocata nel centro, anzichè in piccolo al lato sinistro — buona parte (talvolta oltre la metà) della busta o della cartolina, sovrapponendosi all'indirizzo del destinatario sì da renderlo illeggibile e confuso.

Ciò può cagionare forti ritardi nel recapito delle corrispondenze o la loro non recapitabilità col rinvio al mittente.

Per ovviare a questi inconvenienti, che possono raggiungere una certa gravità, si desidererebbe variare come segue le disposizioni impartite:

Abbassare di pochi millimetri la piastrina contornante il punzone in modo da impedire

che la cornice dentata sia riprodotta sulla busta; oppure, ridurre la dimensione di larghezza della cornice a mm. 25, riducendo possibilmente anche l'impronta racchiudente l'indicazione della tassa applicata; oppure, infine, interrompere la continuità della cornice eliminando il lato inferiore.

Fogli di commissione inclusi nei periodici.

E' stata modificata la disposizione per la quale le *cedole* o i *fogli di commissione* non numerati, in carta o cartoncino, di formato diverso da quello dei periodici, a questi attaccati o disgiunti, non dovevano essere considerati nè parti integranti, nè supplementi, ed erano, quindi, tassati come stampe non periodiche.

Le cedole o i fogli di commissione regolarmente cuciti od attaccati al principio o alla fine dei periodici sono ora considerati, anche se non numerati, come parti integranti, e non assoggettati, quindi, a soprattassa, semprechè non riguardino terzi e siano dello stesso formato del periodico, o ridotti allo stesso formato mediante ripiegatura.

Il servizio dei pacchi postali aerei.

E' stato attuato il servizio dei pacchi postali per via aerea da e per tutte le località del Regno e fra il Regno, la Libia e le Isole Italiane dell'Egeo.

Sono per ora ammessi soltanto i pacchi ordinari, gravati o no di assegno, del peso massimo di 5 chili. Le tasse di trasporto nelle relazioni interne sono le seguenti: kg. 1, L. 10; kg. 1,500, L. 14,50; kg. 2, L. 16,50; kg. 2,500, L. 18,50; kg. 3, L. 20,50; kg. 3,500, L. 25; kg. 4, L. 27; kg. 4,500, L. 29; kg. 5, L. 31.

Stampe ingombranti. Abolizione della soprattassa.

E' stata abolita la soprattassa di cent. 10, che doveva essere applicata alle stampe (non spedite dagli editori) eccedenti in una delle dimensioni i 25 centimetri.

E' abolita così anche la qualifica di stampe ingombranti, ed è bene ricordare i limiti massimi di dimensioni consentite per la spedizione delle stampe, tanto per l'interno quanto per l'estero: cm. 45 per lato; se in forma di rotolo cm. 75 di lunghezza per cm. 10 di diametro.

Si può telegrafare anche in lingua polacca.

La lingua polacca è stata ammessa fra le lingue da usarsi nella redazione del testo dei telegrammi per l'interno del Regno, in linguaggio chiaro.

Le lingue ammesse sono così ora: italiana, latina, francese, inglese, polacca, spagnola, tedesca e esperanto.

Anno XXXVIII — Sommario del Fascicolo di Agosto — N. 8

Abbonamento per il 1932 (luglio-dicembre): L. 9,50 (Estero, L. 18,50).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

La direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA, 10

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921, N° 610 - ROMA: VIA MARGHERA 2, ANGOLO VIA MAGENTA

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVIII - N. 8

Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 557 alla 637 e del notiziario dalla pag. 289 alla 328.

Agosto 1932 (Anno X)

LA XVIII BIENNALE DI VENEZIA

Poche parole di premessa.

La Biennale di Venezia non è più soltanto un fatto veneziano, e nemmeno un fatto italiano. È un avvenimento internazionale, di valore e di ripercussione internazionali. Una recente deliberazione del I° Congresso Internazionale d'Arte Contemporanea, organizzato dalla Biennale in Venezia nei giorni immediatamente successivi a quelli della sua apertura, ha affidato alla grande impresa artistica, creata da Venezia con la miglior parte di sè stessa tra lo scorcio dell'Ottocento e il primo trentennio di questo secolo, le funzioni di centro di collegamento per gli studi dei problemi dell'Arte Contemporanea, e per l'organizzazione dei Congressi futuri. Con ciò Venezia viene veramente riconosciuta per quello che il *Times*, la più autorevole espressione della più vasta opinione pubblica del mondo, l'ha recentemente chiamata: La Ginevra dell'Arte.

A questa funzione l'hanno ben preparata quarant'anni ininterrotti di azione vòlta allo sviluppo degli scambi intellettuali nel dominio dell'arte, quarant'anni di sforzi per la creazione di un'atmosfera di serenità artistica superiore ad ogni particolarismo, nella quale tutti i valori artistici nazionali possono trovare il loro pieno sviluppo e la loro armonica organizzazione; quarant'anni di organizzazione geniale, moderna, perfetta tanto da formare il paradigma, ovunque imitato, in nessun luogo superato, di tutte le grandi esposizioni moderne: non è un giuoco affermare che veramente ai Giardini di Castello si è realizzata nel campo dell'Arte la più armonica e la più solidale Società delle Nazioni.

Di tutto questo convien tener conto quando ci si accinge a scrivere, ed a leggere, intorno alla Biennale. Conviene tenerne conto, perchè nelle rapide corse attraverso le sale stupendamente ordinate della vastissima Esposizione non è certo possibile rendere adeguatamente il valore estetico e spirituale di questo complesso imponente di valori individuali, molti dei quali possono essere criticabili ma che contribuiscono, ciascuno per sua parte, a creare l'imponente insieme, che è di per sè stesso la massima opera d'arte del mondo contemporaneo.

(*fot. Giacomelli, Venezia*)

G. BOLDINI - RITRATTO DELLA CONTESSA RASTIZ.

e, poichè l'abbrivo dell'assalto durava ancora, ancora li abbiamo visti in atteggiamento corrusco e guerriero. Ma già nell'ascetismo delle linee si indovinano le morbidezze di una raffinatezza nuova; attraverso la fangosa austerità del loro colore si vedevano balenare le luci d'una nuova sensibilità. Già si presentivano, frammentarie ancora, le prime linee di uno stile. Adesso, quattro anni dopo l'assalto, si può dire che lo stile sia stato raggiunto. Antonio Maraini ha educato le giovani generazioni artistiche, le ha plasmate secondo il suo gusto, le ha condotte là dove egli voleva condurle. Si delinea oramai chiaramente il nuovo stile italiano. Se al mondo ci fosse giustizia, si dovrebbe dare a questo nuovo stile il nome di Maraini. Quali sieno i caratteri di questo stile ci dice per sommi capi lo stesso Maraini.

***

Nel padiglione dell'Italia vediamo ripresentarsi gli stessi artisti, che avevamo veduto arrivare alla XVI, anelanti ancora per l'assalto, al quale li aveva condotti Antonio Maraini. In quell'Esposizione — 1928 — gli artisti, nei quali si impersonavano le tendenze nuove, giovani, conquistatrici dell'arte italiana, erano famelici, violenti, sbracati, sanculotti: erano i soldati della rivoluzione.

E la XVI Biennale — Esposizione di conquista delle generazioni del dopo-guerra — fu, nel padiglione italiano, la mostra rivoluzionaria della « Marcia su Venezia ».

Abbiamo riveduto gli stessi artisti alla XVII Biennale del 1930. Erano in pieno sviluppo;

Tanto la pittura quanto la scultura vanno riportando la « sensibilità » e la « fantasia » e il « lirismo », tutte quelle facoltà, in una parola, in nome delle quali il reale venne negato dal cubismo, dal futurismo, dal surrealismo, vanno riportandole sul terreno proprio della realtà. Noi assistiamo cioè ad una ripresa di contatto con quella vita vera, dalla quale nei primi decenni del '900 l'arte cercò di straniarsi in cerca di astrazioni teoriche dedotte dall'arte di tutti i tempi e di tutti i paesi, ultima conseguenza del cerebralismo ed eclettismo di quel secolo XIX cominciato con un altro estetismo culturale: il neoclassicismo.

Ed ecco perchè le deformazioni del disegno

(*fot. Giacomelli, Venezia*)

G. FAVRETTO - GIOCATORI DI SCACCHI.

si attenuano, si correggono nei più per tendere ad una persuasiva unità sintetica di volumi: ecco perchè i capricci dei cromatismi esacerbati si placano in una giusta unità di toni ottenuti per effetti chiaroscurali. La linea e il tono riportati alla unità riassuntiva di valori onde la realtà rivive nei nostri occhi e sopravvive nella nostra memore sensibilità, ecco la base sulla quale l'arte italiana va configurando la sua fisionomia con caratteri nazionali, che ben la distinguono dall'arte di altri paesi.

Naturalmente uno stile, esteso a tutta un'epoca, a tutta una nazione, uno stile creato praticamente da un uomo solo, non può non determinare nei vari artisti una certa tendenza alla uniformità.

Questa uniformità esiste anche alla Biennale. Ma non si avverte, per la mirabile fusione che l'ordinamento di Maraini ha saputo ottenere. Ma solo per questo. Perchè, del resto, i temperamenti e le tendenze che non sono nel filo della corrente appaiono oramai dispersi, superati, inutili. Sono come i rottami che galleggiano placidi ai margini della fiumana, mentre l'impeto della corrente travolge, procede, è già lontano. E il pubblico comincia ad accorgersene. Al pubblico la XVIII Biennale piace. Questa è una delle vittorie della Biennale: vittoria di Maraini sul pubblico, al quale egli riesce finalmente ad imporre il suo programma; vittoria del pubblico — o della tradizione delle Biennali — segnalata dalla ripresa delle Mostre retrospettive dei pittori dell'Ottocento, e dal ritorno all'uso di ospitare nel padiglione dell'Italia mostre individuali straniere.

***

Il palazzo dell'Italia appare rinnovato, non soltanto nella sua facciata che ha assunto un aspetto neoclassico di sapore moderno e di nobile linea, ma anche nell'interno, dove il grande salone centrale, molto opportunamente diviso in tre grandiosi scomparti d'ottimo effetto, e la sala detta « La tribuna », contengono tutte le mostre retrospettive della XVIII Biennale.

La prima che si presenta al visitatore è la retrospettiva di Giovanni Boldini. Grande artista, malgrado tutto quello che gli si rimprovera, Boldini si rivela forse per la prima volta ad un pubblico italiano nella piena potenza della sua pittura.

Le belle donne romantiche « fin de siè-

(fot. Giacomelli, Venezia)

F. P. MICHETTI - LA FIGLIA DI JORIO.

cle », col vitino di vespa e con le alte pettinature architettoniche, il mondo di Prévost e di Proust, vivono sotto il tocco del grande pittore. Boldini segna veramente un'epoca nel suo secolo e nella storia della pittura.

Il centro del salone contiene le mostre retrospettive di due moderni tormentati spiriti di ricercatori, interrotti anzi tempo dalla morte nel loro anelito verso una verità, che hanno sentita, ma che non hanno forse potuto interamente esprimere: l'incisore Romolo Romani e lo scultore animalista Rembrandt Bugatti.

(fot. Giacomelli, Venezia)

V. GEMITO - TESTA DI FRANCESCO PAOLO MICHETTI.

L'ultimo settore del salone è riservato alla Mostra retrospettiva della pittura veneziana nel trentennio 1870-1900.

Naturalmente, il protagonista è Giacomo Favretto. Egli è presente con ventiquattro quadri, scelti per la massima parte tra quelli che non sono mai stati esposti alla Biennale o che vi sono apparsi soltanto nel 1897: nell'unica retrospettiva che abbia avuto a Venezia, nel decennio della sua morte immatura, il grandissimo pittore veneziano. E certo l'arte sua appare — a tanta distanza di tempo, di gusti, di eventi — così squisitamente sincera, spontanea e immune da qualunque posa letteraria, che non può non avvincere quanti amino veramente la buona pittura.

Fanno corona al Favretto i suoi

(fot. Giacomelli, Venezia)

I. BRASS - S. MARCO IN GUERRA 1916.

contemporanei e i suoi epigoni. E alcuni di essi, come Napoleone Nani, come il Van Haanen, come Alessandro Zezzos, come il Nono della prima maniera — quale ci appare nella gustosissima *Fanfara dei granatieri* — si rivelano pittori vivi e di interesse non soltanto retrospettivo. E non parliamo — perchè son troppo noti — di Guglielmo Ciardi, di Bartolomeo Bezzi, del De Maria e di Federico Zandomeneghi.

Vincenzo Gemito e Francesco Paolo Michetti sono esposti insieme, in quella sala sopraelevata di alcuni gradini sul livello generale del palazzo, che si designa comunemente sotto il nome di « tribuna ».

La mostra michettiana è dominata dal grande scenario de *La figlia di Jorio,* che il visitatore vede campeggiare sulio sfondo fin dal suo primo ingresso nel palazzo.

Vasta composizione narrativa di sicuro effetto, le sue qualità immediate di forza, di movimento, di ampiezza soverchiano quel tanto di declamatorio che pur presenta innegabilmente; sicchè il quadro ottiene presso il pubblico del 1932 un successo non minore di quello che gli arrise alla I Biennale, nel 1895.

Accanto a *La figlia di Jorio* fanno ottima figura altri quadri del Michetti, come *La processione del Corpus Domini* e *La pesca delle telline*: quadri di valore prevalentemente aneddotico, e di derivazione fortunyana, ma destinati naturalmente a piacere al gran pubblico.

Anche Gemito piace al pubblico. Il suo *Pescatorello,* le sue teste virili, quella soprattutto di Francesco Paolo Michetti, son opere tali da costituire da sole la gloria di un'Esposizione.

Ma il pubblico amerà anche indugiare nelle piccole sale che s'aprono sulla Tribuna. L'una raccoglie le opere di Arrigo Minerbi, scultore lirico e pensoso, del quale sono specialmente ammirate l'argentea *Ultima Cena,* la finissima *testa* di Eleonora Duse, la pietra tombale *Anna Maria,* e l'armonica *Maternità.* Nell'altra, Vitaliano Marchini espone i suoi

(fot. Giacomelli, Venezia)

E. TITO - L'ETERNITÀ.

bassorilievi di bronzo o di terracotta, nei quali egli sa racchiudere, in linee di sobria e composta verità, tanta raccolta poesia.

Poco più oltre è la mostra individuale di Dante Morozzi, che chiede all'antica arte etrusca l'ispirazione per modellare le sue piacevoli statuette decorative di terra invetriata. E subito dopo, in una sala elittica, creata dall'architetto Brenno Del Giudice, lo scultore russo Ossip Zadkin espone le sue sculture e i suoi disegni.

Ossip Zadkin è un modernissimo « creatore di ritmi », come lo chiamano i suoi ammiratori. Certo è un talento molto personale e molto interessante, e la sua scultura, se non può essere da tutti amata e compresa, è certamente il risultato di una ricerca che non si può considerare senza rispetto.

Alla sala di Zadkin fa riscontro in tutt'altra parte del palazzo, la sala di Kisling e di Picasso.

Ebreo polacco trapiantato a Montparnasse, Moisè Kisling è stato definito dai suoi esegeti « il giovane eroe della pittura realista, destinato ad apparire il carnefice della pittura metafisica ». È un artista di raffinata abilità, di furberia consumata, e di talento sottile ed accorto. Se ha saputo conquistarsi in pochi anni Parigi e la gloria, saprà facilmente cattivarsi la simpatia della maggior parte del pubblico della Biennale.

Non tutto il pubblico della Biennale potrà forse assaporare l'opera di Moisè Kisling, perchè la sala da lui occupata pare destinata a raccogliere successivamente la prima mostra individuale che Pablo Picasso abbia mai avuto in Italia.

Sembra strano, ma è un fatto che il famosissimo pittore catalano, al quale l'arte contemporanea deve la maggior parte dei suoi indirizzi di avanguardia, non ha mai figurato in un'esposizione italiana. Ci arriverà — speriamo almeno — adesso...

***

Torniamo agli artisti italiani contemporanei per ricordare prima brevemente gli scultori, poichè con gli scultori Minerbi e Marchini abbiamo cominciato questa rapidissima rassegna.

Vi sono altre tre mostre individuali di scultura : quella di Arturo Martini, quella di Da-

(fot. Giacomelli, Venezia)

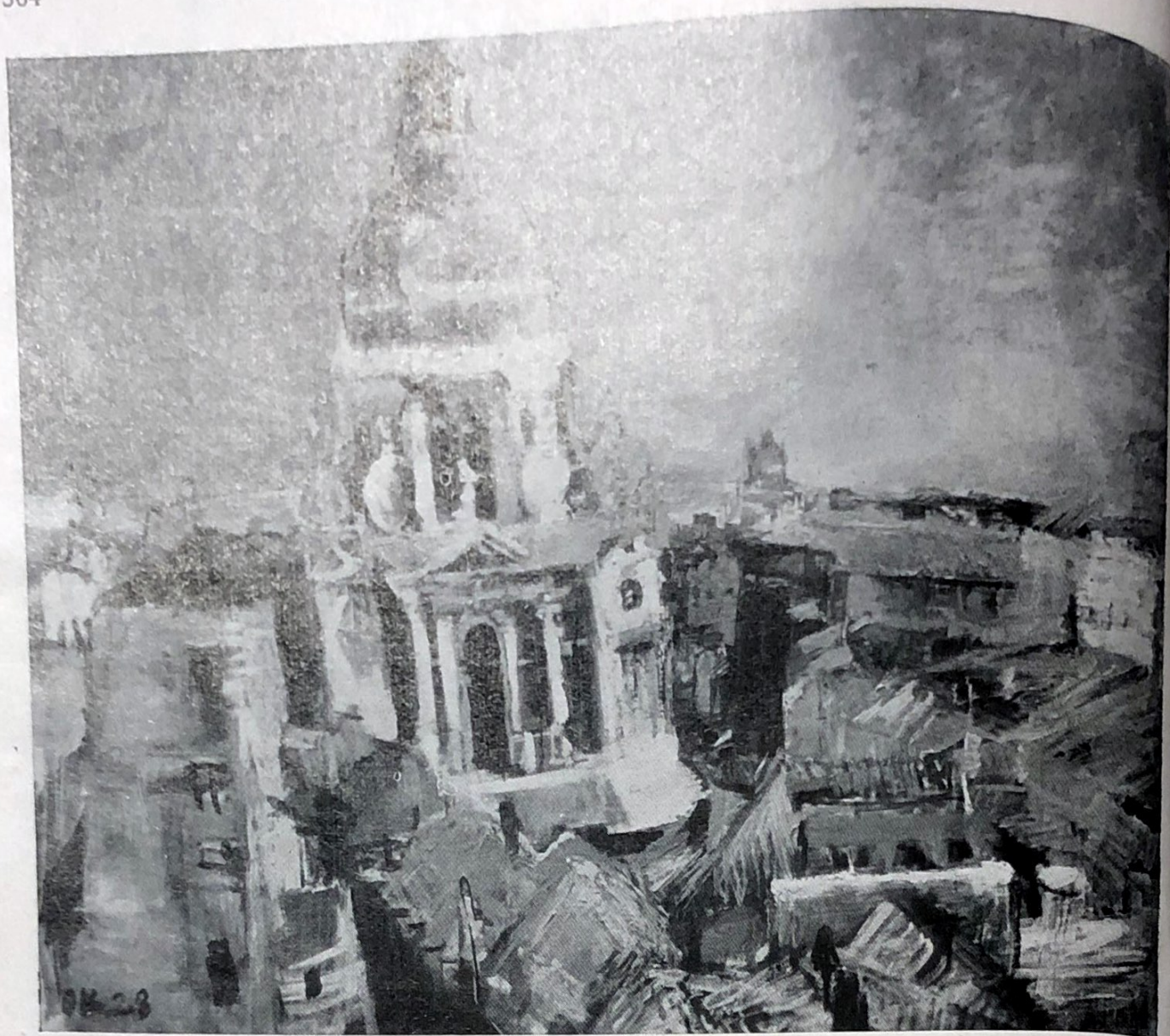
E. BARONI - PARTICOLARE DEL MONUMENTO AL FANTE.

rio Viterbo e quella di Francesco Messina.

Arturo Martini espone in una saletta scoperta, che si vuol chiamare il « patio » o il « chiostrino » e che interrompe la lunga serie delle sale del palazzo italiano, quattro gruppi di terracotta ed una statua d'uomo, pure di terracotta, che s'intitola l'*Aviatore,* e che raffigura con reale potenza lo sforzo che tutto il corpo dell'aviatore compie nell'imporre la propria volontà alla macchina che egli guida. I quattro gruppi sono altrettanti capolavori. Se in *Gare invernali* i valori plastici si fondono in un insieme realistico e leggermente caricaturale, in *Il sogno* è commovente la delicatezza lirica del racconto; un affettuoso carezzevole accento di commozione è in *Veglia;* in *Chiaro di luna* è mirabile l'atteggiamento estatico che lo scultore è riuscito a imprimere alle due figure di donna, ferme al balcone nella contemplazione della luna; e una vena di romanticismo soffonde l'opera.

Un romantico sperduto nella ri

(fot. Giacomelli, Venezia)

C. CARRÀ - PESCATORI.

(*fot. Giacomelli, Venezia*)

O. KOKOSCHKA - LA MADONNA DELLA SALUTE A VENEZIA (1926).

cerca impressionistica introspettiva è pur ancora Dario Viterbo, sebbene con tutt'altra sensibilità e tutt'altri scopi. Il carattere che domina nell'arte del Viterbo è — dice un suo esegeta — quello di un costante superamento del « vero » fisico ed obbiettivo, in vista di un « vero » interiore.

Francesco Messina, per contro, è un dinamista, un animatore di sapienti anatomie; i suoi *pugilatori,* il suo *marciatore,* il suo *nuotatore* vibrano nello sforzo vittorioso dei muscoli. Persuadono meno le sue figure muliebri.

Libero Andreotti ha mandato due pezzi perfetti della sua eccellente scultura, che ha il realismo sano e misurato della grande arte. Nella stessa sala Bruno Innocenti espone un *ritratto di fanciulla,* che lo indica tra i più insigni scultori della nuova generazione italiana. Eccellenti opere — con grande prevalenza delle terrecotte, suggerite in ugual misura da ragioni d'economia e da ragioni di estetica — espongono ancora Marino Marini, Corrado Vigni, Italo Griselli, Attilio Torresini. Antonio Maraini accenna, in una stele di squisita eleganza, i suoi ricordi dell'Ellade. Il *Pugilatore* di Romano Romanelli è buon saggio se pure non rivela intero l'alto valore dell'artista.

***

A voler parlare, adesso, di tutti i duecentocinquanta pittori italiani, che la Commissione Straordinaria Speciale per gli inviti ha ammesso all'onore dell'invito a questa suprema gara dell'arte nazionale, posta a confronto con l'arte straniera, bisognerebbe scrivere un volume, o limitarsi ad un arido elenco, infiorettato di qualche aggettivo. Meglio dunque accennare soltanto ai principali, ai capiscuola, a quei pochi nomi intorno ai quali si raggruppano le tre o quattro tendenze vive e vitali dell'arte italiana. Tendenze tutte imparentate abbastanza strettamente tra loro, poichè hanno in comune quel *quid,* al quale ci siamo più sopra richiamati nel riconoscere in esso i primi lineamenti di uno stile nuovo.

Le differenziano tra loro in primo luogo il

(fot. Giacomelli, Venezia)

ABA-NOVAK G. - BARÇA-TRAGHETTO.

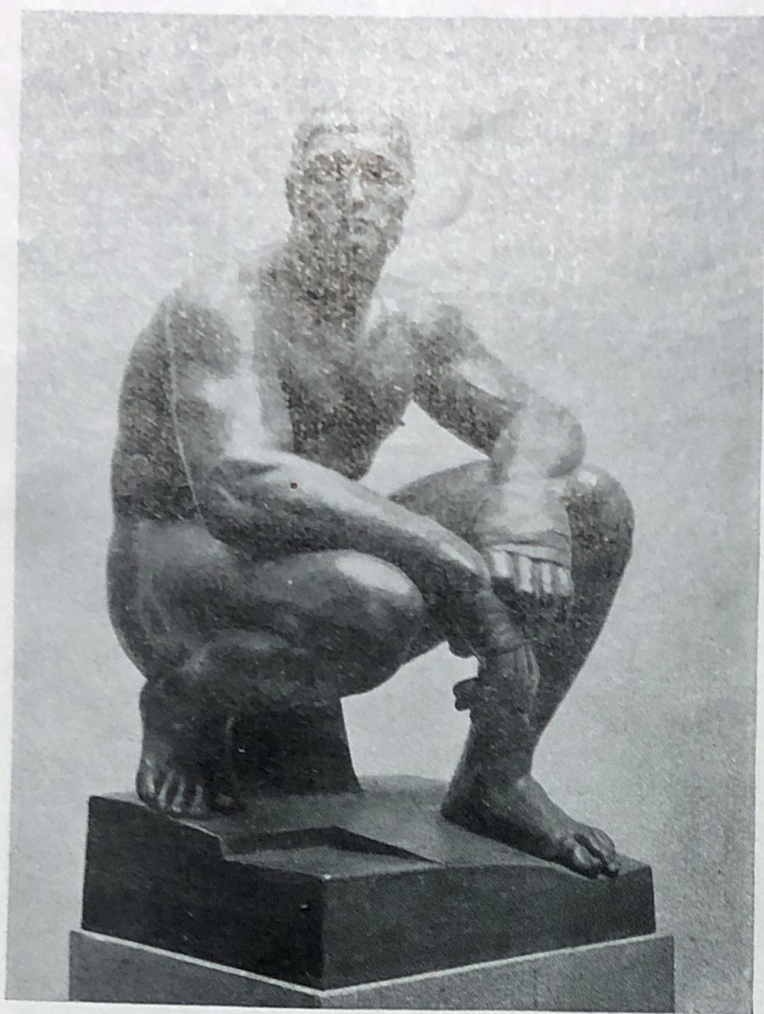
criterio regionale, per quanto attenuato e superato lo si voglia considerare. La regione più ricca di energie nuove, e più insigne per i maestri che ha espresso, è la Lombardia. Pochi nomi: Arturo Tosi, Mario Sironi, Alberto Salietti, Achille Funi. Poi, appartato nelle conseguenze non sempre logiche della sua pittura metafisica, Carlo Carrà. Qualche minore egregio: Cesare Monti, Raffaele De Grada, Aldo Carpi, e poi Esodo Pratelli, Contardo Barbieri, Pompeo Borra, Amerigo Canegrati, Luigi Bracchi. E Giuseppe Montanari, ch'è marchigiano di nascita, ma lombardo d'arte, e che si presenta con una mostra individuale gustosa e ricca di buona pittura solida.

Arturo Tosi rimane nelle posizioni già da lui saldamente tenute. Mario Sironi sembra invece evolversi verso una più umana comprensione del mondo pittorico, pur senza tradire la sua austera concezione di esso.

Alberto Salietti e Achille Funi, ciascuno nel proprio campo, realizzano entrambi in una succosa e fervida maturità le promesse e le speranze del loro passato.

In assenza di Felice Casorati il gruppo piemontese passa in seconda linea; la stessa sorte tocca al gruppo romano dopo la scomparsa di Spadini. Posto tra i due gruppi, il talento pittorico di Emilio Sobrero si afferma onesto e sano.

Spicca, per contro, di vivida luce il gruppo toscano, con Felice Carena, con Guido Peyron, con Gianni Vagnetti. Felice Carena si è rinnovato con la semplicità dei grandi artisti. Ed è più chiaro, più semplice, più individuale nella rinuncia ad ogni ridondanza, nella fedeltà sempre più devota ad un ideale esclusivamente pittorico. Guido Peyron sta raggiungendo, con una signorile sobrietà di mezzi, una grande potenza espressiva, che talvolta si stempera in un decorativismo brillante. Gianni Vagnetti è maestro dei colori tenui, delle sfumature, con le quali egli sa creare pitture piene di corpo e di vita.

Tra i pittori toscani va posto anche Artu-

(fot. Giacomelli, Venezia)

R. ROMANELLI - UN PUGILATORE.

ro Dazzi, lo squisito scultore caro al pubblico delle Biennali, per opere come *Sogno di bambino* e *Il cavallino*. Egli s'è messo a dipingere, ed ha saputo crearsi, con una tavolozza viva e brillante, una pittura ben costrutta, ben campata, bene equilibrata. Buon pittore: ma il pubblico lo preferisce sempre come scultore.

I veneziani mancano di coesione: parliamo dei giovani, alcuni dei quali egregi, come Cosimo Privato, col suo arguto *Oggi sposi*, come Bortolo Sacchi, come Astolfo De Maria, come Juti Ravenna, come Marco Novati, come Leone Minassian, come Alessandro Pomi. Quanto ai maestri più anziani è un altro discorso: ed Ettore Tito, e Alessandro Milesi, e Cesare Laurenti, e Italico Brass, e il compianto Beppe Ciardi, troppo presto rapito all'arte e alla vita, hanno ancora il loro pubblico fedele e devoto, nelle due o tre sale che essi spartiscono con Giacomo Grosso, con Giuseppe Casciaro, con Onorato Carlandi, e con altri veterani illustri dell'arte.

Ma questi fanno parte a sè; non sono nella corrente...

Infine i futuristi e l'aeropittura: sui quali se volessimo indugiarci, la sosta sarebbe lunga. Basti accennare al piacevole decorativismo di Depero, alla pittura di Prampolini, alla scultura dagli effetti vivaci di Thayaht.

***

I padiglioni stranieri meriterebbero una trattazione a parte. Accenneremo rapidamente alle caratteristiche principali dei più importanti fra essi: quello della Francia, per la retrospettiva di Claude Monet, e per le poche bellissime e rarissime opere di André Derain, oltre che per la squisita scultura di Joseph Bernard e di François Pompon; quello della Gran Bretagna, per la retrospettiva d'un potente ritrattista mal noto, Ambrose McEvoy, e per le opere del Munnings e di Augustus John. E ancora l'Austria, per l'insieme armonioso, per le eccellenti mostre di Kokoschka, di Wiegele, dello scultore Ehrlich, per la retrospettiva di Faistauer; l'America, per George Bellows e per l'arte degli Indiani pellirosse; il Belgio per le pitture e le sculture di Constantin Meunier, per le sculture di George Minne, per le pitture di Georges Morren; l'Olanda per molta buona pittura: Maks, Monnikendam, Israëls, Leyden.

Nel padiglione della Spagna si presenta per la prima volta al pubblico della Biennale uno scultore moderno ed espressivo, Victorio Macho, intorno al quale fanno corona alcuni pittori che tentano di abbandonare le vie della tradizione. Ma nella tradizione spagnuola vi riconducono le mostre individuali dei pittori J. Gutierrez Solona e A. Manoz Degrain.

L'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche ha allestito nel suo padiglione una ampia e interessante mostra, costituita da opere d'artisti diversi, che svolgono un unico tema nei suoi diversi aspetti: celebrano la realizzazione del piano quinquennale nell'industrializzazione della Russia, nella collettivizzazione delle aziende agricole, nella nuova educazione del popolo. Tra gli artisti che svolgono questo tema primeggiano quelli espressi

(*fot. Giacomelli, Venezia*)

FRED KOBOTIE - LA DANZA DEL SERPENTE (PITTURA INDIANA).

dalla rivoluzione: Alessandro Deineka, Giorgio Pimenoff, Alessandro Labos, Costantino Vialoff, Boris Jacovleff, David Sterenbey, e qualche altro.

L'Ungheria ha una mostra frammentaria, ma non priva di buona pittura.

I padiglioni nuovi sono tre: quello della Danimarca, nel quale s'è data troppa preponderanza alla parte retrospettiva, offre buone pitture dello Skowgaard, di Williamsen, ed eccellenti sculture di Kai Nielsen.

Nel padiglione della Svizzera son particolarmente interessanti le pitture di Hans Berger, di Paul Bodmer, di Augusto Giacometti, di Alfred Heinvich Pellegrini, e le sculture di Charles Angst, di Karl Geiser, di Hermann Halier, di Herman Hubacher, di Jakob Probst.

Il padiglione della Polonia è ricco di elementi regionalistici e anche folcloristici. Brillante accolta di opere artisticamente non insigni, ma piacevoli e molte anche notevoli, la mostra della Polonia è destinata a prendere nel favore del pubblico il posto privilegiato che nelle ultime Biennali era tenuto dalla Spagna.

Tra il padiglione della Svizzera e quello della Polonia il padiglione delle Arti Decorative veneziane occupa il posto centrale, e chiude architettonicamente il complesso degli edifici, con i quali la Biennale si è estesa dai Giardini di Castello all'Isola di S. Elena. Bel padiglione, allestito con eleganza, e arredato con squisiti oggetti di vetro e di merletto e con pregevoli pannelli di mosaico.

La I Biennale, apertasi nel 1895, era contenuta tutta in un solo edificio, che constava di 11 sale, le quali coprivano una superficie totale di 2250 metri quadrati. Adesso le sale del solo palazzo dell'Italia sono 50, e coprono una superficie di 5.500 metri quadrati; ma vi sono in più 13 padiglioni stranieri, ed un padiglione per le arti decorative, con un complesso di 80 sale, e di altri 5000 metri quadrati di superficie. In queste poche cifre è racchiusa la storia della magnifica espansione della grande impresa artistica veneziana, che oggi può veramente tenere il primo posto tra le esposizioni d'arte contemporanea di tutto il mondo.

ELIO ZORZI.

(fot. Civicchioni)
IL PALAZZETTO DEL REGIO YACHT CLUB ITALIANO, A GENOVA, PROSPICIENTE IL PORTICCIUOLO «DUCA DEGLI ABRUZZI».

ORIGINE E SVILUPPO DEL REGIO YACHT CLUB ITALIANO

Un mio volume di prose intitolato « Nuove Leggende », oggi esaurito e di cui non ho neppure un esemplare, conteneva — tra gli altri bozzetti — la descrizione di una gara nautica di velocità tra navicelle da diporto al tempo dei Cesari della casa Giulia-Claudia. Essa mi serviva di pretesto per augurarmi che.... nel 1900 il secolo nuovo si aprisse con una corsa tra navi italiane nel Golfo Partenopeo. Alcuni amici cui piacque il libro, ma più l'idea che patrocinava, mi esortarono a battere sul ferro prima che si raffreddasse. Era come invitare la lepre a correre. Allora mandai alcuni articoli al *Fanfulla* di Roma per ricordar ai suoi lettori che il diporto nautico moderno, orgoglio di Inglesi, di Americani e di Francesi, ebbe origini latine. Non aveva forse ispirato a Virgilio la insuperabile descrizione della *regata* tra le più veloci galee della flotta del pio Enea? E lo stesso termine di *regata,* penetrato con lievissima variante nel vocabolario di Inglesi, di Francesi e di Tedeschi, ma coniato a Venezia nel Medio Evo, non era una prova della *italianità* della più trionfale manifestazione dell'atletica navale?

Per farla breve: a Genova nel Palazzo dell'amico Amilcare Peirano, che aveva fatto costruire la goletta da diporto « Atalanta », si imbastì un comitato promotore che nominò me Presidente e il conte Giuseppe Ponza di San Martino Segretario, affidandoci il compito di raccoglier le adesioni di *cento Soci promotori,* di compilare lo Statuto e il regolamento della Società e di radunare i firmatarî un anno dopo in Assemblea Generale per restituirle il mandato.

Lo zelo, l'attività, la perduranza di Pino Ponza di San Martino spianarono tutti gli ostacoli. Della futura tela vi erano senza dub-

(fot. cav. M. Agosto)

IL CUTTER « ARUCA ».

citata da Pino Ponza, eloquente, instancabile apostolo. Ma il presidente non faceva nulla, proprio nulla? Qualche cosa sì, ma molto meno appariscente che il lavoro del Segretario. Egli otteneva dal Ministero della Marina, per il futuro Club, i privilegi che in Inghilterra, Francia, Russia e Germania erano stati accordati agli armatori di navi da diporto. Si era rivolto dapprima agli Uffici competenti, i quali si erano mostrati restii, forse per ignoranza dell'argomento. Ma, per buona sorte, era Ministro l'Ammiraglio Ferdinando Acton, imparentato con mezzo Almanacco di Gotha. Ricorsi direttamente a lui ed ebbi ciò che desideravo, e che situava il R.Y.C.I. al medesimo livello morale di tutti i principali *Yacht Clubs* di Europa, il *Royal Squadron*, il *Yacht Club* di Francia e quello di Russia.

Infine, come Dio volle, nell'agosto del 1880 la vita della nostra Associazione fu solennizzata da una regata inaugurale nel Golfo della Spezia.

Il compito del Comitato Promotore era assolto: passò la mano ad un Consiglio d'Amministrazione che nominò a suo Presidente il Marchese Carlo Ginori di Firenze, appassiona-

bio le fila tra i giovani signori della Superba, ma dov'era il tessitore? Proprio in lui, dottore in *utroque*, ma eziandio marinaro e fiero del suo diploma di Capitano di lungo corso, armatore con alcuni amici caratisti del veliero « Taurasia » e prossimo a diventare proprietario di un bel piroscafo commesso ad un primario cantiere inglese. Quel piroscafo fu, a suo tempo, l'« Ichnusa ».

Nel marzo del 1879 i primi caldeggiatori del futuro *Club* da Torino, da Genova, da Firenze, si erano recati a Nizza dove aveva luogo una regata internazionale nella quale i *Canottieri Genovesi* vinsero i loro avversarî. A bordo dell'« Atalanta » di Peirano avevano compilato un abbozzo di Statuto. Ponza lo corresse, lo modificò là ove era manchevole; ed eccolo poi correre a Roma, dimandare una udienza a S. M. il Re Umberto; questi lo accoglie benevolo e accetta di esser l'Alto Patrono del Sodalizio: per cui dobbiamo a Pino Ponza se il *Yacht Club* fu « Regio ». Ma che battaglie intorno a quel nome semibarbaro! I pedanti non lo volevano e proponevano termini che facevano arricciare il naso ai marini. *Lusorie*, alla latina proponeva taluno invece di *Yacht;* altri preferiva *Solazziera*. Nè tampoco piaceva ai pedanti il termine *Club*, ormai entrato nell'usanza comune in Italia. Ma anche quei dissensi filologici giovarono al nostro *Club* del quale s'incominciò a discorrere. Dopo S. M. vi si iscrissero i Principi di Aosta e di Genova e la signoria italiana solle-

« VIOLANTE » E « CORSARO ».

(fot. cav. M. Agosto)

IL SALONE DELLE ASSEMBLEE.

to del diporto nautico, armatore di un bellissimo Yacht a vapore. Questa, in succinto, la cronaca dell'origine.

Col fermo proposito di esercitare una propaganda continuata lungo il littorale, il R. Y.C.I. aveva fondato parecchie sezioni, presso ciascuna delle quali si sarebbero svolte successivamente le regate annuali: disposizione presa in vista di fomentare industrie relative al diporto nautico della vela, come già era accaduto in Italia per il diporto nautico remiero, grazie agli sforzi delle Società canottiere di Torino, di Genova, di Livorno, di Napoli, di Palermo, di Pavia, di Piacenza e dei Laghi lombardi. In sulle prime le Società canottiere avevano ricorso al mercato inglese per il loro materiale. Ma non tardarono ad abbandonarlo; e quando alle successive esposizioni nazionali di Milano e di Torino comparvero baleniere, iole, canoe, *outriggers*, lavorati nei cantieri del Verbano, del Lario, della Riviera ligure di Ponente, a Livorno, a Viareggio e a Limite sull'Arno, da artefici ingegnosissimi produttori di imbarcazioni da corsa o da passeggio, in cui la eleganza delle linee andava accoppiata alla robustezza, e tali da non aver nulla da invidiare alle più acclamate creazioni dei forestieri, essi furono i fornitori dei nostri canottieri.

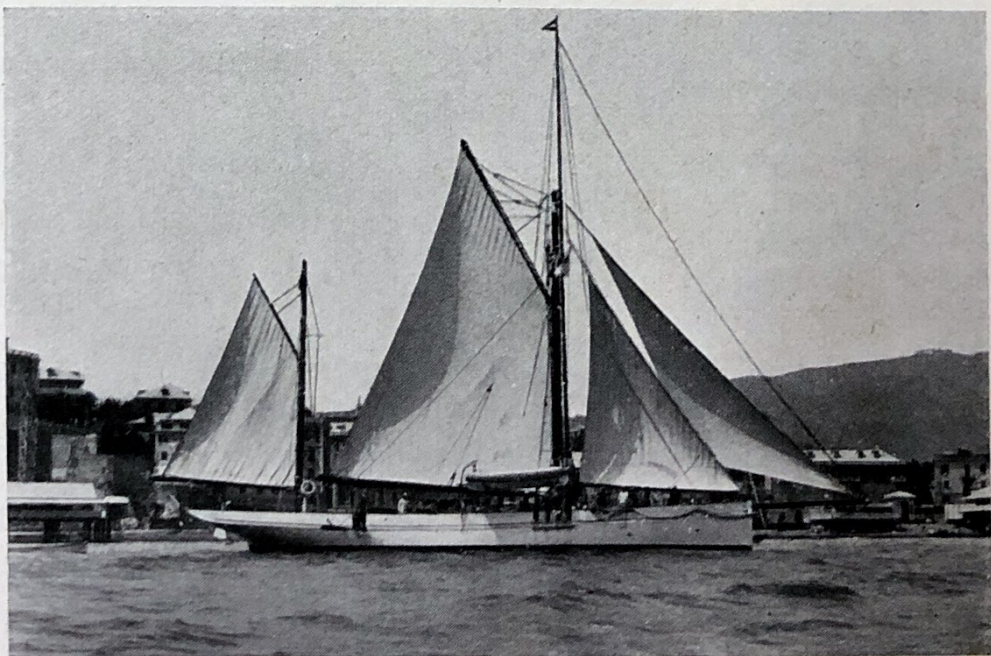
Stabilito il R. Y. C. I. accadde analogo fenomeno; chè se, prima della sua fondazione, Don Maffeo Sciarra era ito in America a comprare la « Saffo », e Don Giuseppe Rospigliosi a Cowes per commettervi la « Fanny », i dilettanti genovesi della vela fondatori del Club, avendo nel loro gruppo Luigi Oneto — cui la Natura aveva elargito un vero talento per la costruzione di naviglio sottile — gli avevano subito commesso *yachts*: « Violante » di D'Albertis, il Nestore dei nostri *yachtmens*; « Fanfulla » di Andrea Doria; « Malesia » di Giannino Raggi, ed altri ancora. Sull'esempio di Oneto, Antonio Bava, Ugo Costaguta, Bernardino e Giambattista Baglietto, Egidio Gallinari e Giulio Picchiotti si diedero alla costruzione di battelli, velieri da diporto, riuscendo a produrre esemplari così meritevoli di plauso che la loro clientela si estese fuor dei confini della Patria. Nel cantiere di Giulio Picchiotti a Limite sull'Arno — non lo si

S. E. L'AMM. CONTE CAGNI DI BUMELIANA (A DESTRA) E IL MARCHESE PAOLO PALLAVICINO, V. PRESIDENTE DELLO YACHT CLUB ALLA INAUGURAZIONE DEL R.Y.C.I. NEL 1929.

dimentichi — fu costruito l'« Espero » per il comm. Andrea Fabbricotti, primo battello da mare animato da un motore a combustione interna, primo in Italia.

Intanto si andarono moltiplicando le propaggini del Club: il *Club Nautico Genovese* con sede a Sturla; il *Club della Vela*, a Cornigliano; il *Vulturium*, a Voltri; e a Sampierdarena, il *Circolo Nautico*. Mancava al R.Y.C.I. un organo ufficiale. Lo ebbe nel 1890 per opera del capitano Luigi Capuccio, torinese, il quale fondò la « *Rivista nautica* », periodico bimensile chiamato ad un fulgido avvenire. Palestra di ferventi scrittori, quel foglio illustrato esercitò sempre un' influenza innegabile sul rinascimento marittimo del nostro Paese. I suoi proprietari fondarono una fiorente società di navigazione — la *Navigazione Alta Italia* — e un cantiere a Muggiano ove costruirono le loro migliori unità. Ivi si architettarono anche sommergibili per parecchie nazioni estere. Fra i collaboratori di « *Rivista nautica* » non va dimenticato « Skipper », sotto il cui pseudonimo di suono britannico velavasi il nostro Ernesto Arbocò, scrittore italiano entusiasta del diporto, interprete, nelle colonne della stampa quotidiana ligure e nella francese, delle speranze, dei desideri e registratore dei trionfi della vela e del remo.

Dal 1880, anno in cui la feconda vita del R. Y. C. I. incomincia, sino ai nostri giorni, (sotto le successive direzioni presiedute dal Marchese Carlo Ginori senatore del Regno, e da S. A. R. il Principe Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, agli ordini del quale il cav. Garibaldi Coltelletti coprì la carica di Segretario Generale; e quella di Vice Presidente, successivamente, il Marchese Cesare Imperiale e il marchese Paolo Pallavicino) il R. Y. C. I. ebbe vita maggiormente vigorosa.

Nella primavera del 1889 ebbe luogo nel Golfo di Genova la prima regata internazionale. Vi parteciparono 35 *yachts*. La seconda (aprile 1898), mostrò quanto ambiti fossero dai dilettanti forastieri le coppe ed i premi messi in palio dal Club. In quell'anno medesimo esso destinò una coppa, dono di S. M. il Re, come premio d'una corsa internazionale per *yachts* di 5 tonnellate; porta il nome di *Cop-*

(*fot. cav. M. Agosto*)

IL YACHT « GRAPPA » DEL R. YACHT CLUB.

(*fot. cav. M. Agosto*)

TERRAZZA SUL PORTICCIUOLO « DUCA DEGLI ABRUZZI ».

pa d'Italia. Di proprietà del Club italiano, il Club forastiero che la conquisterà, ne avrà solamente il *possesso provvisorio*, e rimarrà responsabile della sua conservazione. La regata per la *Coppa d'Italia* si correrà ogni anno. La istituzione di codesta coppa si deve al Duca degli Abruzzi che, reduce nel 1897 dalle regate della Costa Azzurra, cui aveva preso parte con il *cutter* « Bona » della grande serie e colla piccola « Otomie » di una tonnellata, propose ai compagni del Club di lanciare la sfida alle Società consorelle per stimolare lo spirito inventivo dei costruttori: contemporaneamente ordinò a Costaguta di dar mano alla costruzione di « Nella », battello che doveva difendere il possesso della Coppa contro chi ce la volesse contendere.

La tenzone per la *Coppa d'Italia* diede luogo a due vibratissimi movimenti nel ritmo del nostro Club. Anzitutto il numero degli associati crebbe; poi l'industria della costruzione e dell'armamento delle navicelle da diporto assunse in Italia una importanza che solo i fervidi apostoli del primo *Comitato promotore* avrebbero osato immaginare.

La sfida per la Coppa non venne, ma a difenderla non c'era la sola « Nella » del Duca, bensì cinque battelli architettati da Costaguta e da Baglietto.

Ma l'animatore del *Club*, già illustre per le sue ascensioni sulle nostre Alpi e sul Monte S. Elia nella iperborea Alaska, affaccendavasi per la campagna artica, non ultimo suo titolo di gloria, comandando la « Stella Polare ». Reduce da quella prova di perduranza spirituale e di resistenza fisica, il Principe tornò a dirigere le sorti del R. Y. C. I. e a lavorare per il possesso della *Coppa d'Italia* e della *Coppa di Francia*, di recente istituita dai nostri emuli della Costa Azzurra. Perdute e riprese, le due coppe passarono da un campo all'altro, cagionando progressi indiscutibili, sia nello spirito marinaresco, sia nell'arte della costruzione navale nei due Paesi; anzi, (che dico *nei due paesi?*) in tutti i Paesi ove il diporto nautico è praticato, perchè la primavera genovese, sino a che la guerra grande non insanguinò la terra ed i mari, fu il convegno di *yachts* di ogni paese.

La guerra libica e, poco dopo, la guerra

grande distolsero S. A. R. dall'occuparsi del diporto, a guardia del quale aveva lasciato nella persona del Vice Presidente Paolo Pallavicino un luogotenente insuperabile.

Competentissimo in ogni ramo del diporto nautico, pratico di regate, egualmente esperto nel tracciare le linee di acqua di battelli da corsa, quanto nel guidare in contese nazionali ed internazionali *yachts* di sua proprietà e da lui disegnati; chiamato dalla sua carica a frequenti rapporti con esponenti del diporto forestiero, un ventennio di Vice Presidenza condusse il marchese Paolo Pallavicino a valorizzare il nostro R. Y. C. I. e a coronare l'edificio col procurargli una sede degna del presente già raggiunto e del futuro immancabile.

Ormai nel Porto di Genova in via di continuo ingrandimento, invaso da piroscafi e da rari grossi velieri a scafo metallico, non vi era più posto per i velieri minori. Inoltre, le acque insudiciate da tutto quanto vi lasciano cadere i bastimenti, non ostante le reiterate proibizioni emanate dalle autorità portuarie, non invitavano le navi da diporto a frequentare il Porto di Genova. Sino a pochi anni addietro il R. Y. C. I. aveva avuto sedi vaganti e disadatte. Non fu picciol merito del Pallavicino il proclamare che fosse necessario avesse sede propria in acque proprie e tranquille. Convinse l'Ammiraglio conte Cagni di Bu Meliana, che presiedeva il Consorzio Autonomo del Porto, che, per il decoro e per la sicurezza delle navicelle da diporto, loro si destinasse un riparto ove si ormeggiassero in piena sicurezza dalle avarie di cui la loro fragilità le fa passibili. Nel 1925 il sogno degli *yachtsmen* italiani divenne realtà. Le oblazioni dei soci fornirono il necessario capitale, e ora un elegante palazzetto si specchia sulle acque pulite del Porticciuolo Duca degli Abruzzi che ospitano esclusivamente navi da diporto nazionali e forestiere.

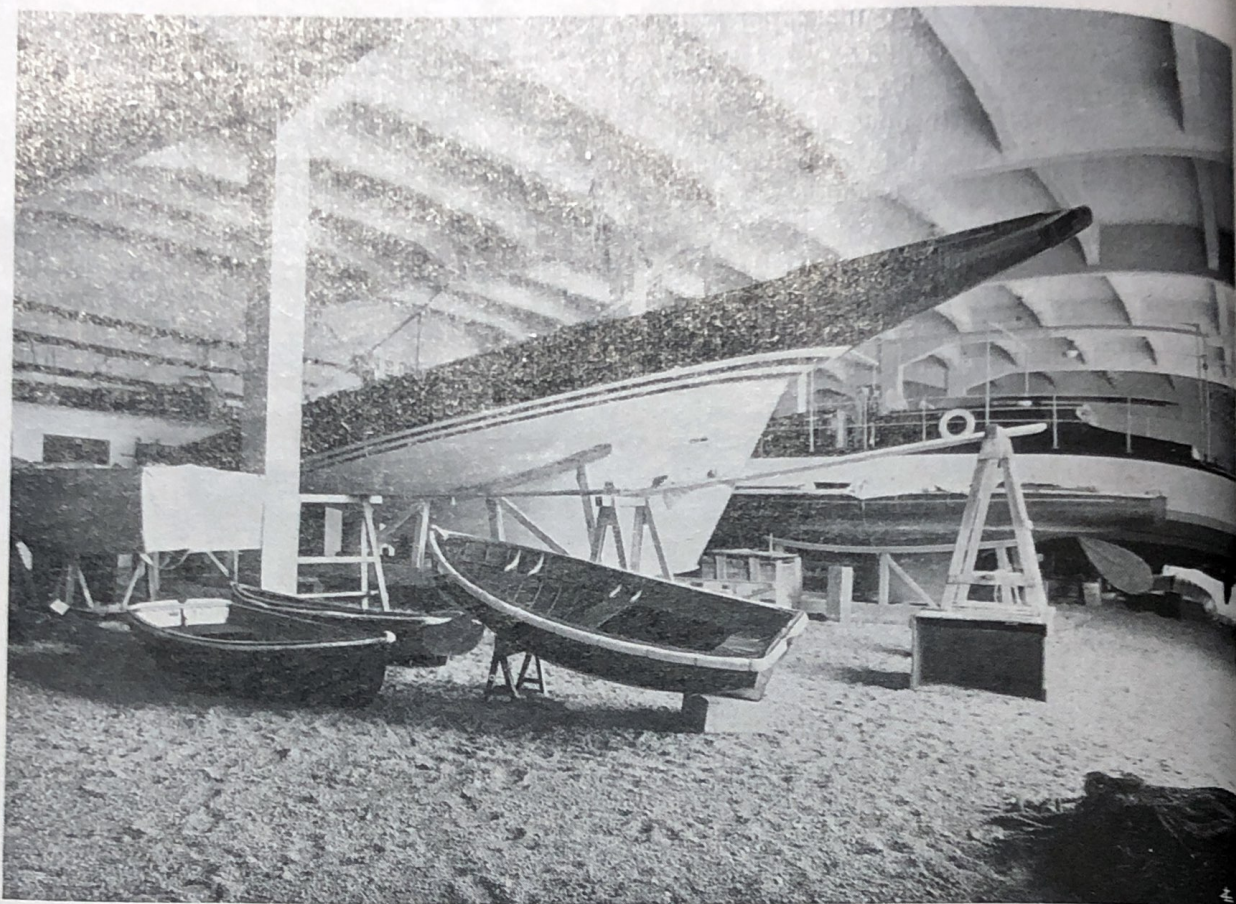
Durante la guerra, e anche nei tristi giorni dell'immediato dopo guerra in cui tante nostre legittime speranze furono frustrate, il R. Y. C. I. fu inoperoso, ma parecchi membri della associazione entrarono a far parte dei *Volontarî motonautici*. L'ingegnere Paolo Orlando fece accettare in alto luogo l'idea che i giovani appartenenti a Società nautiche potessero offrire i propri servigî in un corpo speciale. Primi ad inscriversi furono il marchese Cesare Imperiali e il comm. Andrea Fabbricotti. Tutti e due prestarono servizio sino alla stipulazione dell'Armistizio. Imperiali ha pubblicato un volumetto interessantissimo nel quale si narra l'opera prestata dai volontari motonauti che meritarono citazione all'Ordine del Giorno e onorificenze per atti di guerra.

Nel 1919 il Club riprese il lavoro — interrotto dalla guerra — ogni anno con maggior lena: il febbraio è il mese delle annuali regate al Lido (Genova), dopo le quali hanno luogo le Regate di crociera. Non mancano mai battelli italiani alle regate bandite dalle Società nautiche francesi sulla costa azzurra.

E nemmeno mancano battelli francesi agli annuali convegni del Lido.

L'apice nord dell'Adriatico che vorrei riprendesse oggi il nome antico di *Golfo di Venezia* che aveva ufficialmente al tempo della Serenissima, ha nella Dominante la *Società*

(fot. cav. M. Agosto)

LA SALA DI LETTURA.

(fot. cav. M. Agosto)

LA SCUDERIA DEGLI YACHTS AL DISARMO ED ALLO SVERNO.

della Vela di cui la maggior parte dei battelli battono il gagliardetto del R. Y. C. I. E in Trieste fiorisce una società nautica: il *Regio Yacht Club Adriaco* che ha per Presidente S. A. R. il Duca degli Abruzzi. Insomma il diporto nautico italiano è guidato dal saggio Principe che nella Somalia Italiana fa opera di laborioso colonizzatore.

JACK LA BOLINA.

(fot. A. Bonomo, Asiago)

IL NUOVO GRANDIOSO PONTE NELLA VAL D'ASSA.

TRE NUOVE PUBBLICAZIONI DEL TOURING

Nel cerchio magico delle Venezie

NEL 1920, all'indomani della Vittoria, quando ancora i nostri sacri diritti erano in discussione ai tavoli delle varie Conferenze per la pace, il Touring distribuiva ai propri Soci la *Guida delle Tre Venezie,* nella quale agli itinerari del Veneto erano indissolubilmente legati quelli delle due regioni italiche alfine ricongiunte, dopo secoli di servitù, alla Madre antica.

Guida desiderata e attesa come nessun' altra, se ancora oggi, dei 17 volumi che compongono la serie dell'Italia, quelli dedicati alle Tre Venezie sono i più intensamente richiesti dal pubblico. Preparata con incrollabile fede negli anni eroici della lotta immane, la descrizione di Trento, di Bolzano, di Trieste, di Pola e di Fiume, unita a quella di Venezia e dei campi del Piave, veniva a soddisfare un'ardente aspirazione degli Italiani, fornendo uno strumento adatto per conoscere appieno quelle terre verso cui erano stati rivolti per più di tre anni i cuori di tutta la nostra Gente. Non si rileggono senza commozione, le pagine che a quei due volumi premise L. V. Bertarelli, pienamente consapevole dell'importanza nazionale della sua opera, che trascendeva gli obbiettivi turistici, contribuendo a compiere la fusione delle due nuove regioni con le vecchie provincie del Regno. A 12 anni di distanza si può ben dire essersi la fede del nostro indimenticabile Presidente fatta realtà indistruttibile.

In questo periodo di tempo molto è mutato nelle Venezie, e mutato in meglio; le ferite della guerra, risanate; ricostruiti gli edifici dalle rovine; in costante aumento la popolazione; prospere tutte le opere di pace; pienamente riassorbite nella vita economica della Nazione le attività delle regioni redente; fiorente il turismo. Per renderci conto del felice mutamento, basterebbe il confronto fra la 1ª e anche fra la 2ª edizione (1925) della

(fot. V. Tosi, Verona)

IL NUOVO GRANDIOSO PALAZZO DELLE POSTE, A VERONA.

nostra Guida e questa 3ª edizione che esce oggi in luce «rinnovellata di novella fronda» (1).

Attenendoci al criterio generale adottato per le nuove edizioni della Guida d'Italia, di seguire cioè la divisione regionale, la descrizione delle Tre Venezie è stata riportata in tre volumi indipendenti: « Veneto », « Venezia Tridentina » e « Venezia Giulia e Dalmazia », volumi di mole pressochè uniforme. Primi a vedere la luce sono il « *Veneto* » e la « *Venezia Tridentina* ». Il primo comprende Venezia, la piana veneta fra il Garda, il Mincio, il Po e il Tagliamento e le Prealpi Venete, dal Garda alla Carnia. Rimangono esclusi il Friuli, che non è parso logico distaccare dalla Venezia Giulia, a cui appartiene per caratteri geografici ed etnografici, e il Cadore che, per essere indissolubilmente legato dalle sue caratteristiche turistiche alla Venezia Tridentina, ad essa è stato aggregato. Questo volume infatti abbraccia il territorio delle due provincie di Trento e di Bolzano, più il Cadore e il Cordevole, nonchè gli itinerari che collegano la Venezia Tridentina alla Lombardia e al Veneto.

Le nuove edizioni portano i segni d'un profondo lavoro di revisione e di perfezionamento, compiuto qui sfrondando il superfluo, là integrando, altrove rifacendo o sistemando, secondo la esperienza acquistata dall' apposito Ufficio del Touring in quasi vent' anni di ininterrotta attività e facendo tesoro di collaborazioni grandi e piccole, illustri e umili, che tutti accordano volenterosamente, poi che sanno di contribuire a un'opera d'indiscusso interesse nazionale. Lo stile piano e talora telegrafico rispecchia il continuo lavoro di lima per raggiungere l'oggettività e la impersonalità, ma soprattutto la tersa chiarezza, la completezza e l'efficacia.

I volumi si aprono, non diversamente dagli altri della rinnovata serie (vedansi « Piemonte » e « Lombardia »), ciascuno con un breve ma denso « *Sguardo d'insieme* » inteso a fornire un'immagine completa della regione sotto i suoi aspetti principali. Esso comprende infatti i cenni seguenti: Denominazione, Geografia, Clima, Geologia, Fauna, Flora, Storia, Storia dell'Arte, Dialetto, Demografia, Agricoltura, Industria e Commercio, dovuti ciascuno a insigni cultori delle rispettive discipline, ma rimaneggiati e rifusi là dov'era necessario per ragioni di uniformità e di economia del lavoro. Non mancano in questa parte curiosità che ne rendono dilettevole la lettura: le vicende del nome Venezia o le origini delle lagune; le inaspettate irregolarità nella distribuzione della pioggia o i metodi di pesca nelle valli venete e nelle lagune tra la foce del Po e il golfo di Trieste; l'interesse presentato dalla Venezia Tridentina per il passo e il ripasso di certe specie di uccelli, o per i *roccoli* e le *bresciannelle* per la caccia, disseminati sui monti specchiantisi nel Garda, che assumono, per la loro frequenza in certe zone, valore paesistico; la presenza in quella regione di colonie floristiche mediterranee, testimonianza di condizioni da molti secoli superate, in cui cioè il mare penetrava profondamente nel cuore del-

(1) *Veneto*, oltre 600 pagine con 8 carte geografiche, 9 piante di città, 31 piante di edifici e 23 stemmi, (Milano 1932 (X)). In vendita a *L. 18* per i Soci del T.C.I. (non Soci L. 36) più *L. 2* per spese di spedizione raccomandata.

Venezia Tridentina e Cadore, 550 pagine, con 19 carte geografiche, 5 piante di città, 4 piante di edifici e 17 stemmi (Milano 1932 (X)). In vendita a *L. 18* per i Soci del T. C. I. (non Soci L. 36), più *L. 2* per spese di spedizione raccomandata.

LA RINNOVATA STRADA DEL PASSO DI GIOVO IN VAL PASSIRIA.

le Alpi per mezzo del grandioso fiordo del Garda; le rarità della flora del Baldo, dei Berici e degli Euganei o il singolare sviluppo della coltivazione del tabacco nel Canal di Brenta; gli estremi rifugi dell'antica parlata veneta nei recessi montani della Valle del Piave o le minuscole isole di lingua tedesca nei Lessini e sull'Altipiano di Asiago; lo sviluppo dell'industria tessile e di quella illustre delle vetrerie nel Veneto o l'opera della cooperazione nel Trentino, e così via.

Il Cenno Storico della guerra nei due volumi è opera per gran parte nuova, dovuta a un noto studioso della storia della nostra guerra, il magg. Amedeo Tosti. La parte geografica, geologica ed economica fu rimaneggiata e completata a cura del prof. L. F. De Magistris della R. Università di Milano; il cenno sulla fauna è del prof. Alessandro Ghigi, Magnifico Rettore dell'Università di Bologna; quello sulla flora, del prof. Lino Vaccari, del Ministero dell'Educazione Nazionale; quello sui Dialetti, del prof. Carlo Battisti, della R. Università di Firenze. Il Cenno storico-artistico per la Guida del Veneto, che sintetizza a grandi tratti lo sviluppo delle arti in quella regione, spiegando i reciproci influssi delle scuole di Venezia e di Padova, di Verona e di Vicenza e dell'arte toscana su quella veneta, è opera del prof. Giuseppe Fiocco, dell'Università di Padova; quello per la Venezia Tridentina è dovuto al prof. Antonio Morassi, direttore nella R. Soprintendenza all'arte della Lombardia, che ha messo in luce meridiana l'unità della regione tridentina anche sotto l'aspetto dell'arte.

Nell'annunziare ai Soci queste nuove edizioni, desideriamo sciogliere il nostro debito di gratitudine verso i numerosi e autorevoli Collaboratori, che vi hanno contribuito. L'elenco dei principali è annesso alle prefazioni dei volumi; ad essi e a quelli che non ci è stato possibile di nominare il Touring esprime la sua più viva riconoscenza. Particolare menzione dev'essere fatta, per il Veneto, del prof. Giulio Lorenzetti, Vice Direttore del Civico Museo Correr, e del prof. Giuseppe Fiocco; per la Venezia Tridentina, dei nostri benemeriti Capi-Consoli Guido Dorna, ingegnere capo della Provincia di Bolzano, e Guido Larcher, Console generale della M. V. S. N. e del prof. Antonio Zieger, Capo dell'Ufficio Storico di Bolzano.

La descrizione del « Veneto » è stata divi-

(*fot. M. De Lucca, Milano*)

IL CORTILE E LA LOGGETTA DEL CASTELLO DI MONTERIVA.

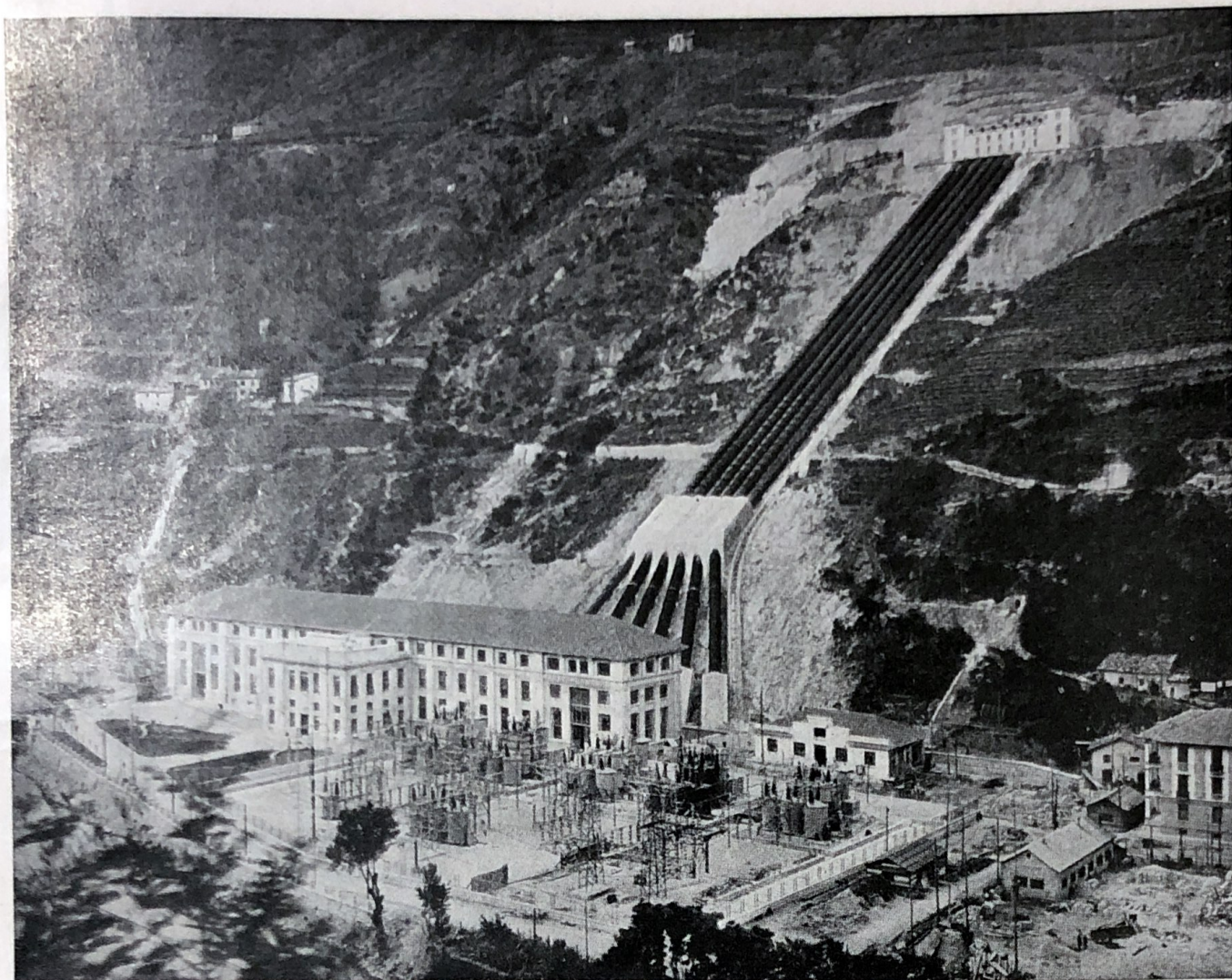
sa in 38 itinerari, schematicamente indicati sulla « *Carta-Indice* » all' inizio del volume, sulla quale sono pure segnate l' estensione delle cartine inserite nel volume e le pagine fra le quali ciascuna di esse è collocata. Questa innovazione è di vera utilità, offrendo al lettore la possibilità di orientarsi con un solo colpo d'occhio sull' ordinamento della Guida.

Chi voglia citare novità salienti nella nuova edizione non ha altra difficoltà che quella della scelta. La descrizione è nel fondo ancora quella, ma è difficile trovare una pagina immutata, anche se dedicata a qualche remota e silenziosa calle veneziana. Ferrovie, strade, e ponti, edifici pubblici, centri cittadini e porti, monumenti e musei, nomenclatura di luoghi e vie hanno subito una profonda rivoluzione.

* * *

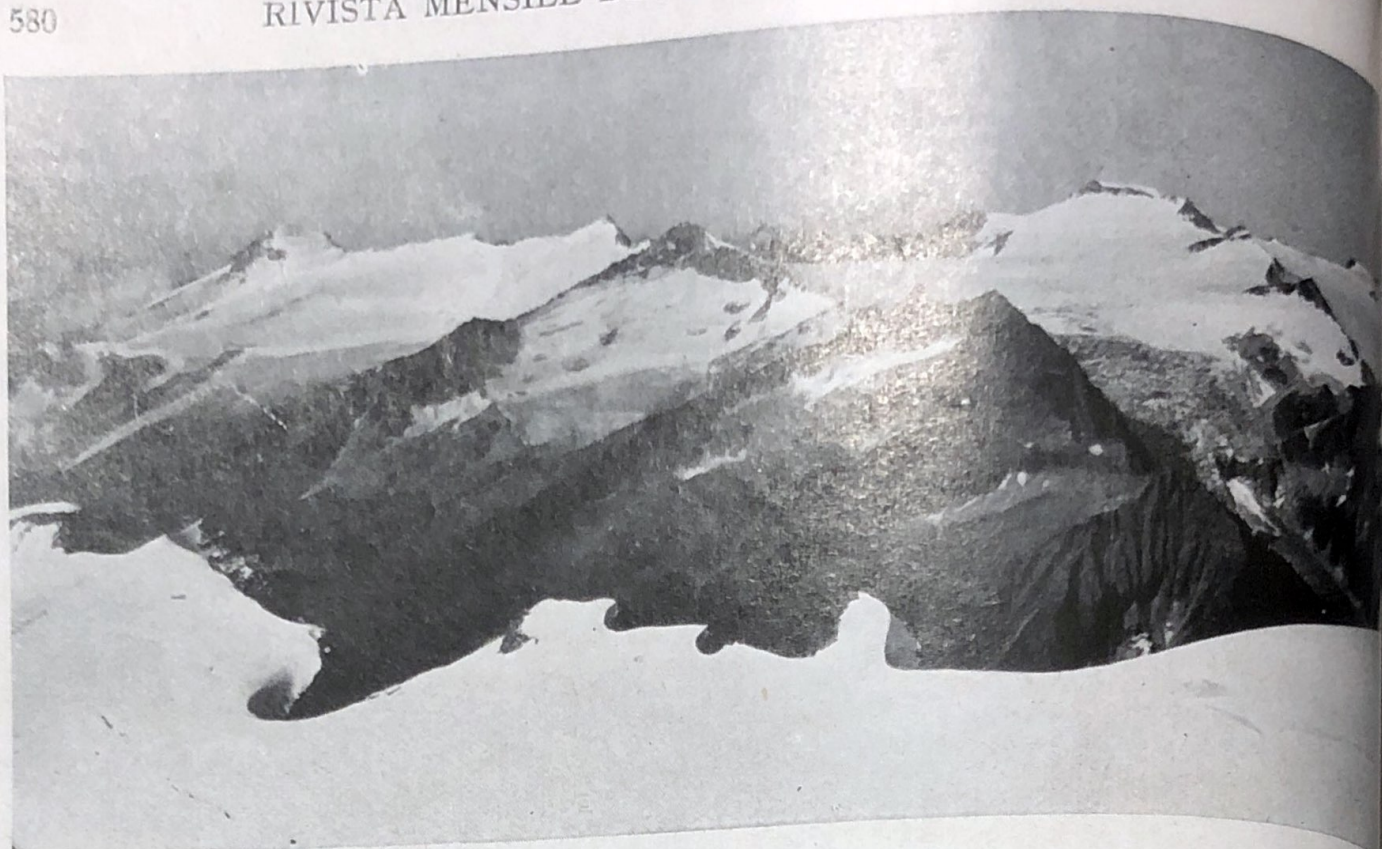
Il volume dedicato alla *Venezia Tridentina* ha inizio con la descrizione completa e aggiornatissima del Lago di Garda, che è ripetuta anche nei volumi della Lombardia e del Veneto. In questo, come nell'altro volume, è compresa la minuta descrizione, sulla base di attenti sopraluoghi, delle due recenti strade gardesane. Nella Valle di Ledro e nella Val Lagarina, che seguono immediatamente, si fanno più frequenti gli accenni alla Grande Guerra (anche al distratto viaggiatore in ferrovia sarà richiamata l'attenzione, subito dopo Serravalle all'Adige, al luogo ove il 29 ottobre si presentarono gli inviati del Comando Austriaco a chiedere l'armistizio), della quale si troveranno ancora resti imponenti nelle zone più solitarie e riposte e che la guida registra e sobriamente il-

(*fot. M. De Lucca, Milano*)

IL CASTELLO DI MONTERIVA, IN S. PAOLO D'APPIANO, CON LA CHIESETTA DI SANTA CROCE

LA GRANDIOSA CENTRALE IDROELETTRICA DI CARDÀNO, PRESSO BOLZANO, LA PIÙ POTENTE DEL MONDO.

lustra. Si tocca Rovereto, rinnovata e arricchita nel suo Museo, che è la massima raccolta di cimeli di guerra; si giunge a Trento, ove il Castello del Buon Consiglio, restituito allo splendore del Rinascimento, è ora sede del Museo del Risorgimento; la descrizione è del tutto nuova, come nuova è la breve biografia dei tre Eroi che subirono il martirio nella Fossa.

Gli Altipiani di Folgaria, di Lavarone e di Asiago sono trattati quali un tutto organico giungendo con le descrizioni fino ai centri importanti fuori della regione; ma, mentre nel « Veneto » (ove pure sono compresi) il punto di partenza è considerato dalla piana veneta, nella « Venezia Tridentina » gli itinerari sono descritti in senso opposto verso la pianura. Per la strada del Piano della Fugazza ci si può recare in devoto pellegrinaggio al Sacello-Ossario del Pasubio e di là spingersi agli altipiani, ove le principali strade di guerra nella buona stagione sono percorribili anche in automobile; numerosi alberghetti e osterie risorte permettono di visitare luoghi, ove i resti della guerra, a 14 anni di distanza, sono tuttora imponenti; un nome per tanti: Ortigara. Il tempo e l'opera umana vanno rimarginando le ferite del terreno, nella zona abitata; ma negli alti pascoli e sulle cime le buche dei proiettili, le trincee, i camminamenti, le devastazioni dei gas, le tracce insomma dell'immane lotta, sono tuttora tragicamente evidenti. Anche le praterie intorno ad Asiago e a Gallio sono ancora fittamente e quasi regolarmente punteggiate di crateri che si vanno colmando.

Bolzano, Merano, Bressanone, Vipiteno, Chiusa, Malles hanno visto aumentare, talune fino al doppio, il numero delle pagine ad esse dedicate; per Bolzano fu rifatto il cenno storico e nuovo è quello storico-artistico; ma in generale per tutte le località furono messi in miglior luce i monumenti, che assai spesso sono testimoni eloquenti dell'appartenenza anche artistica dell'Alto Adige all'Italia. Si vedano, ad esempio, la descrizione dell'Oltradi-

LA GRANDIOSA VISIONE CHE SI HA DALLA VETTA DELLA PRESANELLA (M.

ge presso Bolzano, ov'è tutta un'inaspettata fioritura d' un' arte graziosissima d' influenza prettamente italiana dei secoli XVI e XVII, e quella di Malles, che si rivela un'oasi d'arte romanica di altissimo interesse.

Neppure la Venezia Tridentina tra i suoi monti sfugge al generale fervore di rinnovamento che va trasformando la faccia del Paese; ferrovie elettrificate, come la Bolzano-Brennero e la Ora-Predazzo; grandi centrali idroelettriche, come quella di Cardano; bonifiche del piano e del monte; nuovi ponti, strade romanamente rifatte come quelle del Brennero e del Monte Giovo; monumenti e musei; nuovi edifici pubblici, interi quartieri, nuovi rifugi e nuovi alberghi.

Ma la protagonista del volume era — e rimane — la Natura, che mostra in questa regione linee e colori di incomparabile grandiosità, varietà e bellezza; dagli oliveti e dalle

IL SUGGESTIVO SCENARIO DOLOMITICO CHE SI PUÒ AMMIRARE DA UNA FACILE VETTA DEL GRUPPO DI BRENTA: LA CIMA DEL

(*fot. cav. V. Sella, Biella*)

SO SUD SUL MASSICCIO DELL'ADAMELLO, ED I SUOI VASTI GHIACCIAI PIANEGGIANTI.

cedraie del Garda, ai vigneti dell'Oltradige, ai pomari di Merano, alle fiorite solitudini dell'Alpe di Siusi, ai ghiacciai dell'Ortles, dell'Adamello e della Marmolada, alle guglie e ai castelli trascoloranti del Catinaccio e del Gruppo di Brenta, alle ardue palestre di rocciatori e di eroi alpini del Cadore e dell'Ampezzano.

E dovunque un'organizzazione turistica accuratissima: alberghiera, ferroviaria, automobilistica. A tutte le altezze vi sono alberghi o rifugi; agli amanti della montagna sarà gradito sapere che più di 125 sono i rifugi considerati, con le loro vie d'accesso e le traversate e le ascensioni che si possono effettuare da quel punto di appoggio. Anche la parte escursionistica è stata aggiornata e controllata minutamente, disponendo l'intricata materia, anche nella scelta dei caratteri tipografici, in modo da rendere subito chiaro il

(*fot. cav. V. Sella, Biella*)

DESTRA: CIMA TOSA, BRENTA ALTA, CAMPANILE ALTO, FULMINI E TORRE DI BRENTA, CIMA DEI ARMI, C. DI BRENTA, C. FALKNER.

(fot. L. Franzel, Bolzano)

UN RIFUGIO DI MEDIA MONTAGNA: IL RIF. OLTRADIGE SUL M. ROEN.

panorama delle possibilità che sono offerte a ognuno in ciascun luogo. Si confronti per prova, nelle edizioni 1925 e 1932, la descrizione di valli riposte e poco note come quella di Senales o quella di Tires, e sarà facile rendersi conto del lavoro di chiarificazione compiuto. È degno di nota che ai principali gruppi montuosi (Marmolada, Catinaccio, Latemar, Sella, Sasso Lungo, ecc.) è premesso un breve cenno che ne fissa i limiti, le peculiarità, l'attrezzatura turistica.

La cartografia annessa ai volumi fu pure attentamente aggiornata e corretta sulla base di documenti ufficiali e recentissimi. Le carte al 250.000 e al 50.000 sono state aumentate, come le piante di edifici; è stata aggiunta la pianta di Bressanone; gli stemmi di città sono rispettivamente 23 nel 1° e 17 nel 2° volume.

⁂

Grazie all'esperienza acquisita, potremmo dire che ormai queste Guide sono perfette, per quanto la perfezione sia possibile in lavoro di natura tanto complessa. Certo esse rispondono largamente al desiderio di coloro che, accingendosi a vedere o avendo visto o anche solo aspirando a conoscere, desiderano di *sapere*: e a così nobile aspirazione abbiamo senza titubanza sacrificato quella più modesta di chi vorrebbe libri smilzi, da far scivolare agevolmente in tasca e da percorrere con rapido sguardo passeggiando in un chiostro, in un palazzo, in un museo. I secoli hanno accumulato nella nostra Patria e soprattutto in regioni che, come il Veneto, hanno una storia tanto più ampia della loro ristretta superficie, una così grande quantità di memorie, un così vasto nembo di cose interessanti, che il farne getto per compiacere a una piccola comodità o ad una inconfessata pigrizia mentale, ci sembrerebbe un venir meno alla grande missione di cultura che ha valso al Touring tante adesioni e simpatie. Lo sforzo è stato fatto nel senso di escludere il superfluo e ogni forma di divagazione verbale; ma di lasciar intatto tutto quanto è sostanza, luce, nutrimento. L'interesse e la curiosità non possono essere, in molti casi, destati da schematiche indicazioni e aridi cenni, ma si fanno vivaci per l'intromissione di elementi aneddotici. Mi sia consentito di valermi d'un esempio, tolto da uno di questi volumi di cui stiamo parlando. Il monumento al Colleoni, nel campo di S. Zanipolo, a Venezia è il più bel monumento equestre della Rinascenza: e questo lo riconoscono tutti, guide italiane e straniere. Ma le vicende del-

(*fot. L. Baehrendt, Merano*)

UN GRANDE RIFUGIO-ALBERGO D'ALTA MONTAGNA:
IL RIFUGIO CITTÀ DI MILANO, NELL'ALTA VAL DI SOLDA. DI FRONTE AI COLOSSI DELL'ORTLER.

la sua modellazione, i contrasti tra la Signoria e il Verrocchio, che giunse a spezzarne la testa e le gambe e a fuggire a Firenze, dove la Signoria gli fece sapere che, se fosse tornato nelle terre della Repubblica, la testa l'avrebbero tagliata a lui e l'arguta risposta del Verrocchio e la pacificazione successiva e le ultime vicende del monumento fino alla morte del suo autore e al richiamo di Alessandro Leopardi dall'esilio (a cui era stato condannato per falsificazione di documenti), perchè finisse l'opera, attendesse alla fusione, e aggiungesse l'elegante piedistallo, codeste sono notizie che nelle altre Guide generalmente mancano. Eppure sono esse che mettono il capolavoro nell'ambiente storico che lo ha fatto sorgere, e lo colorano d'un riflesso di vita vissuta. Ma non è soltanto la nota episodica quella che anima la descrizione dei luoghi e delle cose. Sono lievi tocchi di colore, sono avvertimenti non limitati (quantunque non manchino anch'essi) agli asterischi, che suscitano la curiosità ma non la giustificano e non l'appagano; sono atti di giustizia resi ad opere che, non beneficiate da una fama talvolta più larga che meritata, vengono lasciate in disparte e pur concorrono legittimamente a costituire il patrimonio artistico nazionale: e procurano anzi aristocratici diletti a coloro che non amano di accettare ad occhi chiusi i giudizi dell'opinione volgare. Così per gli itinerari, un po' fuor di mano, ma ricchi di sorprese e che ampliano, variandole quasi all'infinito, le risorse e le mete turistiche. Insomma chi ha dovuto leggere, per ragioni d'ufficio, le pagine dei volumi, molto ha trovato di già noto, molto di nuovo, moltissimo di attraente; e giunto alla fine ha dovuto riconoscere che si era divertito, aveva imparato e gli erano nati in folla i desideri di vedere nella realtà ciò che gli appariva perspicuamente nella descrizione. E che cosa di diverso vorrebbe il Touring che accadesse ai suoi lettori? Anche Orazio racchiudeva in questo amalgama dell'apprendere e del godere la formula ideale per chi si proponesse di scrivere.

***

Ancora alla Venezia Tridentina è dedicato un altro volume, che esce in questi giorni. È il 3° volume della serie « *Da Rifugio a Rifugio* » e porta il titolo « Ortles, Adamello, Brenta, Baldo e adiacenze » (1). Esso descrive i rifugi e gli itinerari montani di quella vasta zona alpina che è delimitata dalla valle di

(1) In vendita, alla Sede, a *L. 15.*— (Italia e colonie, *L. 16.50*; Estero, *L. 18.*—).

Trafoi, dalla Valle dell'Adige da Spondigna a Verona, dal lago di Garda, dalla Prealpe bresciana, dalla valle dell'Oglio, dal Passo dell'Aprica e dalla Valle dell'Adda fino al Passo dello Stelvio.

Zona quanto mai varia di costituzione geologica e d'altitudine, di forme e d'aspetti, che offre all'escursionista, al turista in montagna itinerari facili e difficili. Cime eccelse e poderose, grandi ghiacciai che ammantano le vette e scendono con imponenti seraccate nelle profonde valli dei gruppi Ortles-Cevedale e Adamello - Presanella; giganteschi baluardi, torrioni, guglie, campanili di fantastiche forme, nel gruppo di Brenta; paesaggi meno grandiosi, ma pieni d'incanto nella loro idillica grazia, coi loro panorami estesissimi, nei minori gruppi. Alla bellezza della natura s' aggiunge nell' Ortles, nell' Adamello, nelle Giudicarie e nel Monte Baldo un altro elemento d'interesse: le memorie e i resti della recente guerra che vide interi Corpi d'Armata resistere su posizioni prima ritenute accessibili solo nella buona stagione da sperimentati alpinisti. È questo il fronte più impervio della Guerra europea, ove si combatterono battaglie che destarono la meraviglia di tutto il mondo.

Facilmente accessibile dalla Lombardia e dalla Valle dell'Adige, tutta la magnifica zona è frequentata per villeggiatura e per alpinismo. Il volume ora pubblicato vorrebbe accrescere anche in questa regione quel turismo alpino, tanto praticato dai tedeschi e che va diffondendosi anche tra noi, specialmente nella zona delle Dolomiti.

I Rifugi e gli alberghetti che possono servire come punto di partenza per escursioni, descritti nel volume ora pubblicato, sono complessivamente 62, di cui 27 nell'Ortles-Cevedale, 14 nell'Adamello-Presanella, 10 nel Gruppo di Brenta; ed i rimanenti 11 sparsi nella Val di Non, nella Giudicaria e nei monti dal Bondone al Monte Baldo. Ve ne sono di grandiosi, veri alberghi a grande altitudine, come quello recente del M. Livrio, quello dedicato al Payer, il Rif. Pizzini e il Rif. Città di Milano, il Rif. Garibaldi, il Rif. Pedrotti, alla Tosa, il Rif. Dux, ecc.; altri più modesti, dotati dei servizi essenziali non sono che l'ultima tappa sulla via d'una vetta. Ma tutti sono stati illustrati con una fotografia, insieme ai più bei panorami e alle cime più caratteristiche. Non dubitiamo che queste illustrazioni, più che il testo, necessariamente schematico degli iti- rari, costituiranno un imperioso invito a loro che sentono il fascino della monta

L'ordinamento del testo non differisce quello dei due volumi che hanno aperto serie. Anzitutto un capitolo di « Avverte e Informazioni », che fornisce utili indi zioni sull'epoca delle escursioni, sull'equip giamento da montagna, sulle guide, sulla t sera di turismo, ecc. Segue un brevissi cenno geografico e geologico sulla zona, il strato da uno schizzo.

La parte propriamente descrittiva si divi in 7 gruppi: I) Ortles-Cevedale, II) Alpi Val di Non, III) Adamello-Presanella, I Dolomiti di Brenta (con la Paganella), Bondone-Stivo, VI) Monte Baldo, VII) pi di Val di Ledro. Ciascuno di questi grup ha nel volume uno sguardo generale sulla p sizione e sulla configurazione, sulle vie d'a cesso, sui rifugi e sugli alberghi esistenti, no chè sulla cartografia. Per ciascuno dei rifu gi, oltre alle notizie sulla posizione, sulla ca pacità, ecc. del rifugio stesso, sono descritt gli itinerari d'accesso dai fondovalle, poi l traversate dal rifugio ad altri rifugi o vallate infine le ascensioni, dando la preferenza quelle accessibili a buoni camminatori. Ogni itinerario è numerato, rendendo così più fa cile la ricerca dei riferimenti dall'uno all'al tro percorso.

Il volume è arricchito da due carte al 25 mila, che offrono una visione d'insieme della zona, da 7 schizzi al 150.000 e da altri schizzi al 50.000, che rappresentano, in maniera schematica, i gruppi più interessanti.

Esso è frutto, come i precedenti, della collaborazione cordiale del C. A. I. e del T. C. I., ambedue convinti che dalla diffusione del turismo alpino debbano venire benefici grandissimi ai singoli e alla Nazione. Gli itinerari sono dovuti al dr. Vittorio Emanuele Fabbro di Trento, al dr. Guido Bertarelli e al dr. Silvio Saglio, per la parte riguardante Ortles-Cevedale, Alpi di Val di Non, Bondone-Stivo, Monte Baldo e Alpi di Val di Ledro, e al dr. Gualtiero Laeng, bresciano, per la zona dell'Adamello, della Presanella e delle Dolomiti di Brenta. A tutti il Touring esprime le più vive grazie.

Il volume è presentato al pubblico da una vigorosa prefazione di S. E. l'on. Angelo Manaresi, Sottosegretario di Stato per la Guerra, Presidente del C. A. I. e dell'A. N. A.

G. B.

CASSOLNOVO - LA CHIESA DI SAN GIORGIO DOVE IL MANZONI RECAVASI A SENTIR MESSA.

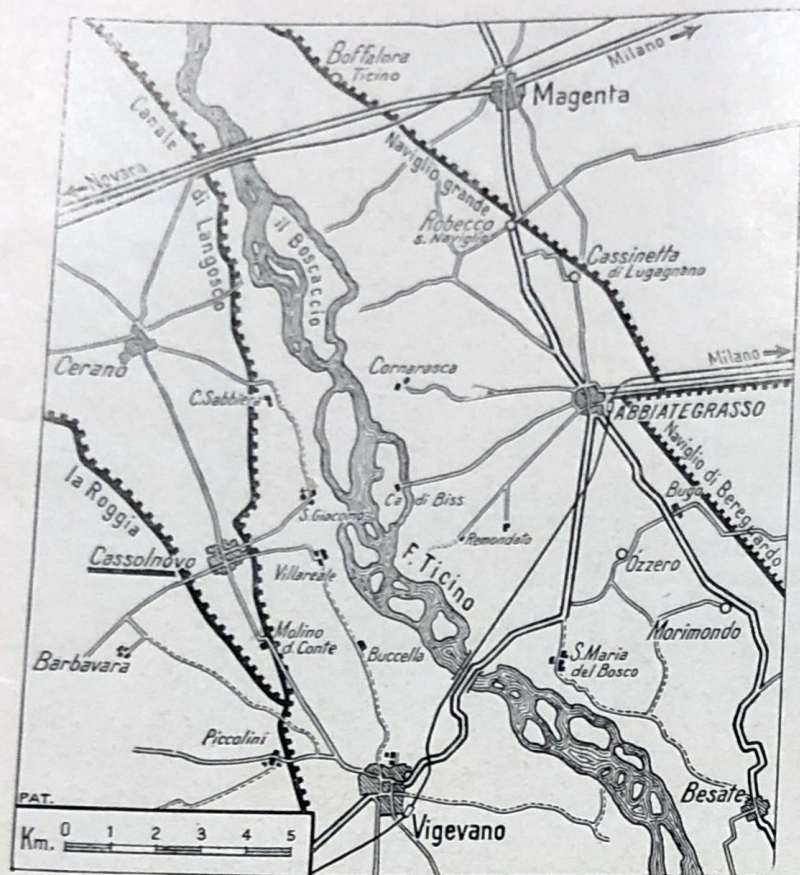
VILLEGGIATURE MANZONIANE

CASSOLNOVO E LA CASA DEGLI ARCONATI

Il prof. Ezio Flori che con alcuni recenti studi ricchi di documentazione, ha preso un bel posto tra i biografi di Alessandro Manzoni, ci fa conoscere, oltre a quella notissima di Brusuglio, un'altra villeggiatura che il grande Lombardo frequentava, ospite di una famiglia patrizia, il cui nome figura più volte nella storia: gli Arconati.

E dalla « scoperta » della villeggiatura, che ancora conserva strutture e cimelii dell'età manzoniana, trae lo spunto per alcuni accenni biografici, che gli studiosi e gli ammiratori dell'autore dei Promessi Sposi *apprenderanno con piacere, anche perchè essi riguardano non oscuri contemporanei del Poeta.*

I.

A sei chilometri da Vigevano, tra verdi campi irrigui e cangianti radure boschive, incominciano sulla provinciale di Novara le prime case di Cassolnovo. Cassolnovo: perchè l'antica borgata della « gente Cassia » era più giù verso valle, e il fiume vi giungeva sempre, in primavera o in autunno, a inondarne le case, a inondarne — e forse ne atterrò — la chiesa. Onde fu necessario tirarsi più a monte, e tra l'undecimo e il dodicesimo secolo le case della nuova Cassolo sorsero discoste, rifuggenti da quella vallata del Ticino, che aveva lor sempre recato devastazione e rovina. Ma vi s'abbattè alcuni secoli dopo Galeazzo Visconti, che, per « levar il nido » alle bande di Provenza, ruppe la strada, diè il guasto alla regione, e anche « Cassiolo » distrusse e delle colonne di sue case e de' suoi portici ornò la piazza di Vigevano. Dov'era, se non com'era, la borgata però risorse, arcuandosi attorno al campo de' suoi morti, e lanciando due lun-

CASSOLNOVO È SITUATO FRA LA ROGGIA E IL NAVIGLIO DI LANGOSCO, A CIRCA 5 KM. A N.-O. DI VIGEVANO.

ghi sbocchi di vie sulla grande strada, quasi a salvaguardia o ad eventuale scampo. L'analfabetismo socialista, spadroneggiante a Cassolnuovo circa trent'anni fa, smantellò l'antico cimitero, spezzando arcate e capitelli, rompendo sacelli e lapidi, mescolando le ceneri dei morti, onde parecchie testimonianze storiche d'insigni uomini, che illustrarono e onorarono quella terra, furono disperse. Da tempo, ridotto a pochi ruderi tra l'infuriar delle guerre dei primi secoli dell'età moderna, anche il vecchio castello è sparito. Unica superstite e testimone d'un passato insigne per fasti e glorie civiche, resta la casa degli Arconati.

Secondo due documenti del 511 e 519, autenticati e legittimati dal Collegio della Sorbona nel 1675, questi insigni patrizi milanesi deriverebbero, per ininterrotta serie di successori da tal Arconio o Childeberto dei Pusterla, gran dignitario, nella prima metà del 600, dell'imperatore Eraclio. Ebbero santi ed eroi, prelati, celebri dame e famosi condottieri, finchè a metà del secolo XVI dal ceppo originario si staccano i tre rami paralleli dei Conti di Lomazzo, Marchesi di Busto Garolfo e Conti d'Arconate. I fe datarii e poi signori di Cassolnov che portarono anche il titolo « Conti di Cassolo » e tennero fi all' ultimo, se non la signoria, l vaste proprietà, furono i Marche di Busto Garolfo, i quali riconob no per loro capostipite certo Ga sparre, padre di quel Giovan Bat tista Arconati, che troviamo ne 1566 tra i dodici di Provvisione poi questore del Magistrato di Mi lano, poi Senatore. Vicario di Prov visione nel 1614, dottor collegiato e senatore fu pure il figlio omoni mo, e primo marchese e patrizio milanese il discendente in linea ret ta di questi, Giuseppe, onde venne quel Luigi, tenente generale delle milizie foresi dello Stato di Milano nel 1672, che coprì, con questa, le più alte cariche civiche, dando ai pubblici uffici le migliori sue atti vità. Dottor collegiato e senatore, egli fu infatti non soltanto questore del Magistrato cittadino, ma anche auditore del Tribunale di Sanità e avvocato del Banco di Sant'Ambrogio, per ordine del Consiglio dei Sessanta decurioni, ai quali aveva appartenuto. Ancor più benemerito della sua città ed in essa insigne fu il figlio primogenito di lui, marchese Galeazzo. Dei Sessanta decurioni nel 1753 e dei Dodici di Provvisione nel 1755 e 59', giudice delle strade nel 1767, Galeazzo Arconati regalò alla biblioteca Ambrosiana i dodici volumi di disegni e scritti di Leonardo da Vinci, che ne costituiscono il più grande e prezioso vanto. Per uno solo di quei volumi il re Giacomo d'Inghilterra aveva offerto tremila doppie di Spagna, ingente somma a quel tempo. Ma l'Arconati rifiutò l'offerta, affinchè l'Ambrosiana possedesse l'intero suo tesoro vinciano. Egli aveva sposato la belga Giuseppa Enrichetta Scockart, contessa di Tirimont, che gli aveva portato in dote, tra gli altri vasti possessi, quel castello di Gaesbeeck, dove la pronipote Costanza doveva essere, per usare l'espressione del Luzio, il buon genio, la ninfa Egeria degli esuli italiani del '21. Dalla Scockart Galeazzo Arconati ebbe tre figli: Carlo, Giuseppe e Paolo, ed una figlia, Clementina, che andò sposa al marchese Botta - Adorno di Pavia. Da una

IL « QUADRO DI FAMIGLIA » DEL CONTE GALEAZZO ARCONATI. - DA SINISTRA A DESTRA: I FIGLI CARLO GIUSEPPE E PAOLO, IL CONTE GALEAZZO, LA MOGLIE ENRICHETTA SCOCKART E LA FIGLIA CLEMENTINA.

iscrizione manoscritta da noi trovata nell'Archivio di Stato di Milano, iscrizione che i figli di Galeazzo chiedevano di apporre al sepolcro, pare di famiglia, allora esistente nella chiesa di S. Maria a S. Celso, risulta che il ramo dei conti di Arconate era già spento al tempo di Galeazzo, e i loro beni e diritti passati ai marchesi di Busto Garolfo, poichè Galeazzo stesso è qualificato *Busti Garolfi et Arconati Dynast*. Carlo, il maschio maggiorenne di lui, continuò degnamente la tradizione avita. Dei Dodici di Provvisione nel 1775, '83, e '86, decurione nel dicembre del 1776, dai Francesi invasori fu deportato co' suoi colleghi a Nizza, seguito dalla moglie Teresa Trotti - Bentivoglio, la virtuosissima gentildonna, colta in filosofia e matematica, precorritrice della nipote Costanza nel prodigare le più vive e delicate cure alle vittime de' politici rivolgimenti. Tornati a Milano, i coniugi Arconati si dedicaron tutti ad opere di beneficenza. Teresa morì nel 1805, il marchese Carlo — di apoplessia, come il padre Galeazzo — nel maggio del '15 o '16. Apparteneva alla parrocchia di S. M. alla Porta, ma fu sepolto a Monza. Di lui è un buon ritratto del Borroni tra i benefattori dell'Ospedale Maggiore.

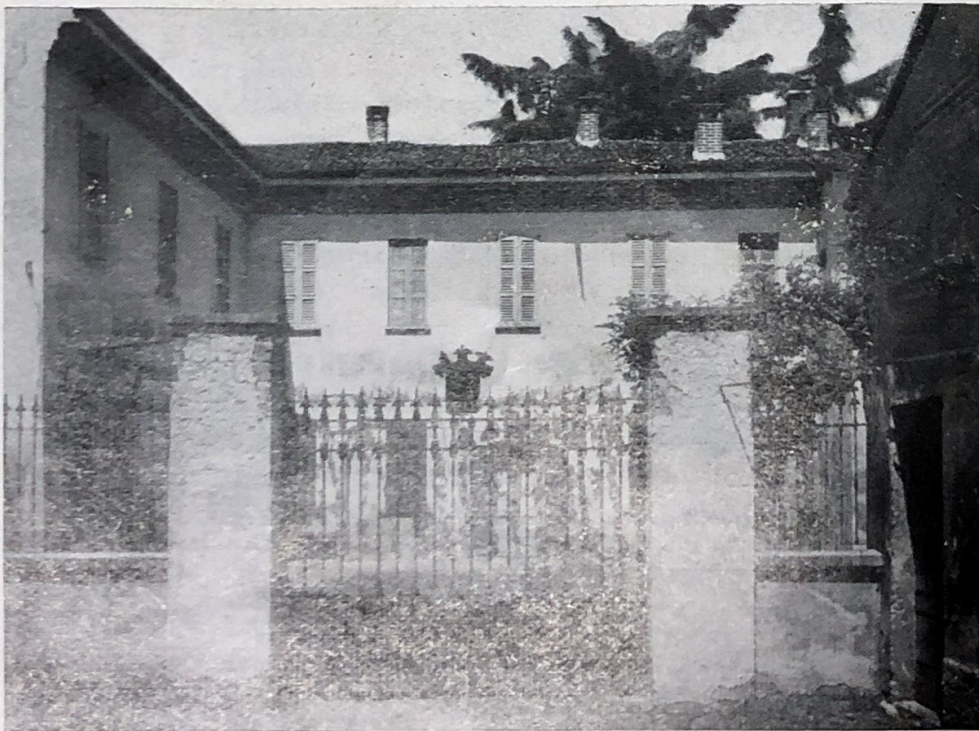
II.

Toccava al figlio di lui, Giuseppe, natogli in Milano il 9 aprile del 1797, l'onore di accogliere nella vasta casa di campagna — più che villa — a Cassolnuovo, per non brevi periodi d'anni, Alessandro Manzoni.

Coinvolto nei processi del '21, Giuseppe Arconati schivò a mala pena lo Spielberg, varcando frettolosamente la frontiera con la moglie Costanza, poco più che ventenne, e riparando prima a Parigi poi nel Belgio. E l'« Hôtel Arconati » a Bruxelles e il vicino castello di Gaesbeeck divennero a poco a poco il rifugio degli emigrati italiani che si avvicendavano nell'ospitalità generosa di *Peppino* e della sua consorte. Berchet, com'è noto, era di casa; Gioberti, attratto da Parigi a Bruxelles per opera degli Arconati e insegnante di filosofia nell'istituto Gaggia, si serviva della ricca biblioteca di Gaesbeeck, di cui era « plenipotenziario » l'Arrivabene. Anche parecchi insigni stranieri furono, coi nostri, colà: Fauriel, Cousin, Quinet, Quetelet; e con Pellegrino Rossi, Pecchio, gli Ugoni, Arrivabene, Scalvini, ecc. Si trepidava, si sperava e si soffriva, si lavorava per l'Italia.

Amnistiato nel 1838, Peppino Arconati non tornò a Milano, ma si stabilì in Toscana. Vi tornò invece nel '48, per riparare, dopo il ritorno degli Austriaci, in Piemonte. E fu spe-

CASA ARCONATI: LA PARTE NUOVA.

cialmente nel decennio '49-'59 che gli Arconati da Torino, recandosi quasi ogni anno a Cassolnovo, aprivano agli amici l'ospitalissima casa. Vi furono il Giusti, il Tommaseo, il Rosmini, il D'Azeglio e il Bonghi; vi fu, ospite sempre desideratissimo, dal '53 in poi, e fors'anche prima, fino al '61, quasi ogni anno, il Manzoni.

CASA ARCONATI: INGRESSO AL CORTILE NOBILE.

Nell'autunno del '54 lo trovò colà Luigi Torelli, il gentiluomo e patriota valtellinese, che proprio per conoscere il Manzoni era stato invitato a Cassolo dall'amico anche suo Giuseppe Arconati. In uno scritto pubblicato postumo fin dal 1888, negli « Atti del R. Istituto Veneto » — le sole pagine che ricordino con qualche particolare notevole i luoghi, l'ambiente e la vita di quel soggiorno manzoniano — il Torelli narra delle sue impressioni, e quindi delle sue conversazioni,

CASA ARCONATI: LA PARTE VECCHIA CON IL CORTILE NOBILE.

col Manzoni. La parola dello scrittore è semplice e trasparente come lo spirito di lui: non ammette perciò dubbi neppur negli scorci e nelle sfumature.

C'erano, pur in quell'anno, tra gli altri, Lodovico Trotti e Gaetano Castillia; quest'ultimo abituale compagno delle passeggiate pomeridiane del Manzoni: dalle 3 alle 4. Vi si accodò il Torelli, il quale però sulle prime trovò nel Manzoni quella riservatezza, quasi diffidenza, ch'egli usava sempre con chi non conosceva. Poi il viso aperto e l'animo ancor più aperto del nuovo venuto gl'ispirarono fiducia, e il Torelli divenne l'inseparabile compagno di passeggio del Manzoni, sostituendo il Castillia. L'amichevole consuetudine durò sino al '59, perdurando poscia tutta la vita nei ricordi più cari del patriota valtellinese.

Andavano lentamente lungo un canale che il Torelli dice « della Sforzesca » e che non può essere se non quello del Naviglio di Langosco, che passa appunto al sud del paese; argomento preferito delle conversazioni: la Rivoluzione Francese, della quale il Manzoni era conoscitore minutissimo e studioso appassionato, o i moti italiani, specie del '48, dei quali egli era pur avido di particolari da aggiungere ai moltissimi a lui noti o da lui

ALESSANDRO MANZONI (COPIA A MEZZO BUSTO DEL RITRATTO DEL MOLTENI).

vissuti. E così, il grande nostro deplorava, quanto nessuno mai, lo « stoltissimo » tentativo del febbraio '53 in Milano. « Bisognava sentirlo — scrive il Torelli — a narrare le conseguenze, che fanno raccapriccio, di quel regime di terrore che ne seguì. Dalla viva voce di lui io appresi il fatto di quel povero maestro, convalescente di una lunga malattia, il quale, uscito di casa per una piccola passeggiata, avendo per sostegno una canna di ferro, verniciata a foggia di legno, venne preso, condannato a morte ed impiccato. Le condizioni di Milano e dell' intera Lombardia nel biennio 1853 e 1854 furono veramente spaventevoli, poi rallentarono; ma bisognava udirlo, allorchè, acceso di sublime sdegno, deplorava quegli stoltissimi tentativi, i quali, lungi dal produrre il benchè minimo bene, non facevano che viemaggiormente aggravare la sorte delle popolazioni, abbandonate al pieno arbitrio delle autorità militari ».

COSTANZA ARCONATI QUALCHE ANNO PRIMA DEL MATRIMONIO.

Talvolta il Manzoni amava ricordare i suoi primi anni di studio. Così, essendo una sera caduto il discorso sui metodi di educazione della fine del secolo passato, egli raccontò al compagno di passeggio il seguente episodio della sua vita di collegio a Lugano. « Tutto lo studio si concentrava nel martirio del latino e della storia. In questa teneva il campo principale la romana, riferendosi specialmente alle guerre puniche, in modo che eransi formati partiti fra coloro che tenevano pei romani, e gli altri che tenevano pei cartaginesi, sì da venire alle mani. I due eserciti in miniatura, postisi di rimpetto l'uno all'altro, a un dato segnale avventavansi sul nemico di fronte. Il Manzoni teneva sempre per i Cartaginesi, perchè sin d'allora ei trovava essere stati troppo prepotenti i Romani. Confessava che ricevette la sua buona dose di pugni quale cartaginese, ma che non mancò per altro di somministrarne ai romani. Egli poi concludeva deplorando l'educazione di quell'epoca... ».

Ne' suoi *Ricordi intorno alle cinque giornate di Milano* il Torelli, ch'ebbe nelle medesime attivissima e gloriosa parte, narra di un certo invito di resa, rivolto da lui e dall'Anfossi ad un battaglione d'austriaci davanti al Gran Comando in via Brera. I soldati, in gran parte ungheresi, parevano pronti, ma il maggiore che li comandava rispose secco: — No, non posso. Non fate ostilità voi che noi non ne faremo. — Alcuni soldati, per tutta risposta, chiesero al Torelli tabacco. Il Manzoni scoppiò in una risatina per tale risposta; ma poi che ebbe appreso dal suo interlocutore che quello era il giorno di S. Giuseppe, nome di Radetzki, il quale aveva dato ordine ai soldati suoi di conservare soltanto le posizioni senza procedere ad offensive, concluse che essi avevano certamente così agito « in forza della disciplina ». E narrò, a sua volta, che nel '48, dopo la battaglia di Novara, quando gli austriaci occupavano ancora il territorio piemontese, trovandosi egli a Lesa, una sera, reduce da una passeggiata, scorse un carro militare fermo sulla strada, a poca distanza da casa sua. Un soldato tirolese era in sentinella. Passa un altro soldato dello stesso corpo: — *Che vi è nel carro?* — La sentinella: — *Munizioni* — E l'altro: — *Tireghe dentro.* — Anche quel soldato — osservò il Manzoni — non serviva per amore all'Austria, bensì in forza della disciplina. — E aggiunge il Torelli: « Questa narrazione che parrà fredda, bisognava udirla dalla viva voce dello stesso Manzoni, che imitava anche il gesto del soldato nel pronunciar le parole: — *Tireghe dentro* ».

Un altro giorno, sempre parlando del '48, il Torelli narrò minutamente al Manzoni, per avervi avuto parte, come fu imprigionato il vice governatore della Lombardia O' Donnell. Il Manzoni conosceva minutamente il fatto, ma lasciò dire, sperando d'apprendere qualche nuovo particolare. Invece non ne venne fuori alcuno. Soltanto l'accenno, nella narrazione scritta dell' O' Donnell, all'arcivescovo Romilli, che si recò al palazzo del Governo con la coccarda tricolore sul cappello, portò il discorso su quel prelato e il suo predecessore, il tedesco cardinal Gaisruck. Il Manzoni aveva molta stima del Gaisruck, rideva del suo italiano, che mal conosceva e mal parlava, raccontava su di lui aneddoti esilaranti; ma come uomo e come prelato gli rendeva piena giustizia.

Quanto al Romilli, l'eletto di Pio IX...

I primi momenti ebbe favorevolissimi. Per l'italiano, nominato da Pio IX invece d'un tedesco imposto dall'Austria, i Milanesi delirarono. A tal segno, che vi furono tafferugli con la polizia e la truppa, e morti e feriti. Anche allora il Romilli si era unito alla Municipalità nella protesta, raddoppiando gli entusiasmi della popolazione. Il 18 marzo '48, reduce dal palazzo del Governo, non aveva più potuto tornare all'Arcivescovado, restando bloccato in una casa per tutte le cinque giornate. « Ad ogni istante egli era in iscena, sia per benedir bandiere e cannoni, sia per tener analoghi discorsi ». Ma tornati gli austriaci, ahimè!, il povero arcivescovo non poteva mostrarsi più debole. « Su questo punto il Manzoni — scrive il Torelli — mi narrò passeggiando il seguente fatto. Il Radetzki lo invitò un giorno a pranzo. L'Arcivescovo vi si trovò in mezzo a generali tedeschi. Allorchè si assise, il suo vicino (fosse cosa intesa od improvvisata) cominciò a fare un grande atto di meraviglia, esclamando ad alta voce: *Come, Monsignore qui, in mezzo ai barbari? Ha un gran coraggio!*... e avanti con tocchi di questo tenore. Il malcapitato Romilli non sapeva a quale santo votarsi, e gli convenne subire quel crudele martirio. Ma, purtroppo!, (mi narrò lo stesso Manzoni) il suo debole carattere fu la causa di ben altro danno. Uno degl'Istituti, che faceva il più grande onore al Gaisruck, era il Seminario Grande di Milano. I tedeschi obbligarono il Romilli a cacciar via d'un colpo 13 professori, tra i quali erano soggetti di vaglia. Se così diceva Manzoni, era certamente la verità. Egli mestamente paragonava il tedesco Gaisruck all'italiano Romilli, e il carattere del secondo faceva risaltare tanto più quello del primo. Ma i fatti erano tali, e Manzoni amava innanzi tutto la giustizia ».

IL BUSTO MARMOREO DI GIUSEPPE ARCONATI.

Fino a doversi pentire del *Cinque Maggio!*

Lo confessò candidamente al Torelli, il penultimo anno che questi fu a Cassolo, durante la consueta passeggiata pomeridiana, ch'era però stata anticipata, dalle 2 alle 3, lungo il solito canale. Il discorso era caduto sulla morte di Napoleone I, e il Torelli non potè naturalmente non accennare all'ode famosa. Il Manzoni lo lasciò dire; poi, sorridendo, esclamò: *Ebbene, sappia che mi son pentito di aver scritto quella poesia.* E il Torelli: *Caro Don Alessandro, quanto mi fa piacere che il suo pentimento sia proprio inutile.*

IL CONTE LUIGI TORELLI.

Il Manzoni rise di gran gusto, ma poi si fermò di botto, come avveniva sempre allorchè un fatto straordinario concentrava maggiormente il suo pensiero. E Torelli, a sua volta fermatosi:

— *Ed ora abbia la bontà, caro Don Alessandro, di dirmi perchè si è pentito.*

— *Perchè* — rispose — *ho acquistata la convinzione che Napoleone era un uomo di cattivo cuore, c questo lo desumo dalle lettere al fratello Giuseppe.*

Del resto, come giustamente osserva il Torelli, la stessa ode immortale includeva il dubbio: *Fu vera gloria?...*

Anche com'egli scrivesse il manifesto di Carlo Alberto dell'agosto del '48, raccontò il Torelli al grande nostro. E il Manzoni, che metà del documento originale (l'altra metà era andata perduta) aveva potuto avere dai suo tipografo Redaelli, che l'aveva stampato, lo mandò poi, con atto di gentilezza delicatissima al Torelli, che ne fu commosso.

Ma, purchè si trattasse di amici noti, e coi quali egli fosse in piena confidenza, il Manzoni non disdegnava punto la lieta e anche numerosa compagnia. In società — lo c[...] ferma anche il Torelli — egli « era il più [...] niale ed ameno uomo che si possa immagi[...] re ». E n'ebbe prova a Cassolnovo. « Era [...] le lunghe serate autunnali, che riuniti in c[...] chio attorno al fuoco, si chiacchierava, [...] rando barzellette, alle quali ei prendeva se[...] pre parte, ridendo di cuore; più spesso era[...] soggetti storici e riferibili alla rivoluzio[...] francese ». La conversazione « talvolta con[...] nuava per più ore interessante » e si face[...] poi interessantissima, allorchè, trattando[...] specialmente dell'ultimo periodo napoleonic[...] il Manzoni citava « attori » da lui stesso c[...] nosciuti. « Io temeva sempre — continua [...] Torelli — l'avvicinarsi delle 11 ore, in c[...] dalla Marchesa levavasi la seduta, e si p[...] sava in un locale, ov'erano tanti lumi, qua[...] te erano le persone che, giunta quell'ora ca[...] nonica, dovevano andare a letto.... Una se[...] ra.... si decise di divertirsi col comporre scia[...] rade, sotto condizione di censurare liber[...] mente non solo se il concetto fosse sbaglia[...] to, ma anche quando fosse agevole ad ind[...] vinarsi la sciarada. Io ne immaginava una p[...] strana dell'altra, e ciò per il gusto di vede[...] ridere il Manzoni. Alla sua volta ne annu[...] ciò una lui pure, e ben s'intende in versi, da[...] quali io mi era dispensato. Tutti stavano at[...] tenti. Il *mio primo* ei disse, fu un istrumen[...] to di guerra degli antichi; coi *secondi* si popo[...] la il mondo; il *tutto* è il nome d'un genero[...] so. Ma qui fu interrotto da una generale escla[...] mazione: *Oh! Oh! Arconati Arconati.* Non occorre di dire, ch'io non cito se non il senso dei due versi, il quale era più chiaro nella forma da lui espressa. Egli però ebbe assai caro quell'atto di censura: il vedersi trattato a modo degli altri, lo gradì moltissimo, e della sua troppo facile sciarada egli rise di cuore ».

Tale la vita di Alessandro Manzoni a Cassolnovo, alternata non di rado da quei certi momenti di concentrazione in se stesso e ripiegamento sulla propria coscienza, ch'erano in lui abituali, ovunque e con chiunque si trovasse. A Cassolo, seduto in giardino su certa pancherella, perdeva in tali momenti la nozione del tempo e del luogo; non udiva, specialmente, la campana dei pasti, benchè suonasse vicina. Il giardiniere Giuseppe Fasolo era incaricato, perciò, di avvertire sempre il Manzoni dell'ora della colazione e del pranzo.

III.

Per questi lunghi soggiorni manzoniani, Cassolnovo fu caro a Giuseppe Arconati non meno di Arconate e Balbianello, a tal segno, da stabilire nel suo testamento che, ove il figlio Gianmartino non avesse prole, la parte disponibile di sua eredità fosse erogata in opere pie a beneficio di questi tre paesi.

Chi ha letto il nostro volume su *A. Manzoni e Teresa Stampa* sa di quale trepido affetto e ansiose e talvolta angosciose cure Costanza Arconati nutrisse l'infanzia e l'adolescenza del suo ultimogenito. D'ingegno vivacissimo e di gran cuore, Gianmartino Arconati ebbe un entusiasmo ed un palpito per ogni cosa bella, per ogni nobile ardimento. Ufficiale d'ordinanza di Vittorio Emanuele II, fu incaricato da Cavour nel '59-60 d'importanti missioni al campo. Nello Stato Maggiore della quinta Divisione, comandata dal generale Della Rocca, nel settembre del '60 entrò trionfalmente in Loreto. Agli ultimi di quel mese era davanti Ancona; nel novembre era accolto entusiasticamente a Chieti. Nel '63 lo troviamo a Parigi molto occupato — come scriveva suo padre al Torelli — di studi. Appassionato della natura, specie de' suoi vasti e maestosi svolgimenti panoramici, fu preso dall'ardore della montagna, e compì nel

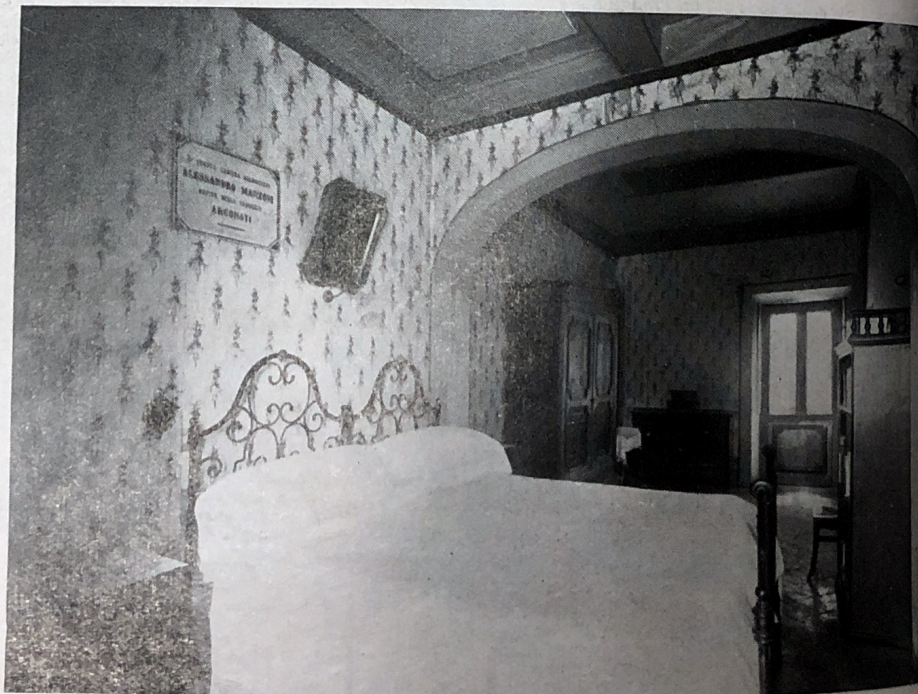
GIANMARTINO ARCONATI (DA UN DAGHERROTIPO).

GIACINTO COLLEGNO (MEDAGLIONE MARMOREO DEL VELA).

'64 un'audace ascensione al monte Rosa, che descrisse con brillante vivacità nel « Giornale delle Alpi », ripubblicando poi la descrizione nel 1872, in elegante edizione del Bona. Aveva già percorso l'Europa. Nel medesimo anno 1864 attraversò il Mediterraneo per Algeri, che descrisse con parte del suo territorio e notevolissimi rilievi scientifici in quella sua *Gita ad Algeri*, che noi abbiam potuto leggere soltanto nella 2ª edizione, pure del Bona. Torna in Europa, ma l'Africa lo ha conquiso. Ripassa il mare per l'Egitto, visita i Luoghi Santi, e torna sul Continente nero. Rimonta a Kartum il corso del Nilo, iniziando una lunga escursione nel Sudan. Attraverso il deserto, giunge al Nilo Bianco rimontandolo fino alle cascate. Lo coglie quivi la febbre malarica, con un attacco così potente, che si dispera già della sua vita. Invece si riprende e si rimette in viaggio, percorrendo tutta quella plaga arabica, ch'ei descrisse nel bellissimo e interessante *Diario di un viaggio ne l'Arabia Petrea* (1865), pubblicato dai Bocca nel 1872. È dedicato con parole di profonda tenerezza alla madre, che aveva avuto la sventura di perdere poco prima che il libro vedesse la luce.

LA PANCHINA DEL GIARDINO DI CASA ARCONATI, DOVE IL MANZONI, ASSORTO, DIMENTICAVA I PASTI.

Complemento di questo libro e documento della sua splendida cultura anche linguistica sono i *Canti d'amore,* saggio di traduzione dall'arabo, pubblicati pur nel '72 dal Bona. Nel '66 è di nuovo al campo. Nel luglio, all'ordine del general Ricotti, avanza fin presso Palmanova, dove la tregua e poi l'armistizio lo fermano. « Giovane qual'è — scrive la madre Costanza il 30 di quel mese al Torelli — e desideroso di gloria, è desolato che sia chiusa la via alle occasioni di coglierne... ». Addetto militare in missione diplomatica a Bruxelles e a Pietroburgo, l' ultimo degli Arconati ebbe pur modo di far risplendere nelle due capitali la luce del suo intelletto. Il suo nome di dotto gentiluomo cresceva ognora in fama. Nel « Politecnico » del marzo '68 pubblicò gli *Appunti sull' eruzione del Vesuvio* (1867-68), nella « Nuova Antologia » del febbraio '72 i *Cenni bibliografici* *sui viaggi in Terr*[a] *Santa*. Letterato eg[li] stesso, fu pure amic[o] di letterati: degli «sca[pi]gliati» dell'Ortagl[ia] ebbe carissimo il Bo[i]to, del quale pubblic[ò] dal Bona nel 1873, i[n] seconda edizione, *R*[e] *Orso*, chiarendolo d[i] sobrie, acute note. In grande dimestichezza dovè pure essere con Emilio Praga.

Mite, affabile e generoso come il padre suo, era amatissimo da quanti lo conoscevano. Un tremendo malore, di quelli che non perdonano, contratto nel Continente nero, ne minò in pochi anni la florida esistenza. Non fu più lui. Nel '70 parve migliorare. Ma la madre amorosissima lo volle portare a Vienna in una celebre casa di salute, ov'egli non s'accorse quasi della perdita immatura di lei. Sebben tornato con la più luttuosa amarezza nel cuore, potè alquanto riaversi ed anche ridedicarsi a' suoi studi prediletti. Il desolato padre scriveva al Torelli il 14 febbraio del '72: « ... Vedo

CASA ARCONATI - LA CAMERA OVE DORMIVA IL MANZONI.

spesso Manzoni, è molto curvato, del resto sta bene, e conserva sempre la sua mente serena e vivace. Gianmartino va meglio, e si occupa un po' dei suoi studi preferiti. Del resto però è lontano dall'esser guarito, non ha più la sua antica vivacità e non spero che si rimetta come prima. Per me la vita non è più che un dolore; ogni giorno sento più la gran perdita che ho fatto. Qui ti accludo una piccola fotografia, che ti ricorderà quella cara persona che ti apprezzava tanto ». Il cocente rimpianto della moglie e il presago disperato tremore per il suo figliuolo spezzarono l'esistenza di Giuseppe Arconati, che morì nei primi mesi del '73. Tre anni dopo, il 27 febbraio del 76, a soli 37 anni, spegnevasi in Firenze la già sfiorita vita di Gianmartino, e con essa i fasti e le glorie dei marchesi Arconati di Busto Garolfo.

Ultima generosità per Cassolo, proprio nel testamento del novembre '75: il lascito di due letti all'ospedale di Vigevano.

Con la moglie superstite, Maria Peyrat, la cospicua fortuna emigrò.

La casa di Cassolnovo fu comprata dall'*agente generale,* signor Lavatelli.

LA PASSEGGIATA PREFERITA DAL MANZONI LUNGO IL NAVIGLIO DI LANGOSCO.

Essa non fu però sempre di proprietà degli Arconati, che avevano ottenuto il feudo di Cassolo insieme coi Gonzaga, successi, questi ultimi, per eredità a Gian Paolo Sforza, Marchese di Caravaggio e figlio di Lodovico il Moro. La casa venne in possesso degli Arconati soltanto verso la fine del secolo XVIII e i primi anni del XIX, poichè (unico documento) nel catasto del 1765 figura come proprietà d'una famiglia Panigarola. Nè ebbe sempre l'attuale struttura architettonica, poichè l'ala con facciata in terracotta fu costruita a mezzo l'Ottocento, e non di molto più antica è l'altra ala a questa perpendicolare. Anche sembra non avesse mai un arredamento lussuoso, neppur signorile. Nelle due ali ricordate, però, si conservano ancora bellissimi pavimenti, intarsiati di legni rari. Non fu, dunque, nè villa, nè casa padronale; ma con tutta probabilità una fattoria acquistata e riattata ad uso casa di campagna dagli ultimi Arconati.

Vi andammo l'anno scorso da Vigevano, in un limpido mattino del novembre. Tremavano nel cielo e nell'acque argentee i rossi pinnacoli degli alberi e a Molino del Conte

il naviglio di Langosco parve tagliarci — come agli ultimi austriaci rimasti nel '59 in territorio sardo — la strada. Rifacemmo lungo il *Langosco* i passi del Manzoni; e ci trovammo a metà paese all'ingresso della casa: una porta barocca aperta in un muro di cinta. Il cortile pressochè intatto, intatti i tre corpi del fabbricato intorno, con le lunghe finestre-porte. In fondo all'ala destra, sotto un porticato, un busto di Maria Peyrat, l'amazzone, che venne da Parigi a cavallo a prendersi il marito Gianmartino. Entrammo in quello che è ora il salotto della padrona di casa. Sull'uscio dirimpetto, una copia a mezzo busto del noto ritratto del Manzoni a 46 anni, dipinto dal Molteni. Sulla parete, un grande « quadro di famiglia »: il marchese Galeazzo Arconati Visconti e la marchesa Enrichetta Scockart, coi tre piccoli figli maschi Carlo, Giuseppe e Paolo e la figlia giovinetta Clementina. Poi un ritratto di Carletto Arconati, poi un altro quadro rappresentante Gianmartino che osserva col cannocchiale da campo le fasi dell'assedio di Capua. Non ci fu dato di scoprire gli autori che di qualcuna tra queste opere d'arte. Così, scorgemmo sotto una finestra, montato in legno nero, a mo' di specchio, il medaglione marmoreo di Giacinto Collegno, scolpito dal Vela. In un angolo, nella stanzetta attigua, un busto marmoreo, crediamo pure del Vela, di Giuseppe Arconati. Un grande ritratto ad olio di Costanza Arconati, tiene la padrona di casa nella sua stanza da letto. La camera ove dormiva il Manzoni guarda il cortile, ma è subaffittata, non sempre quindi, nè agevolmente accessibile. *In questa camera* — dice una iscrizione — *alloggiava Alessandro Manzoni ospite della famiglia Arconati.*

MARIA ARCONATI PEYRAT (BUSTO MARMOREO DEL BRAGA).

Della ricchissima e preziosa biblioteca, adunata da Giuseppe Arconati, pochi insignificanti avanzi: il cospicuo nucleo lètterario, portato via da Cassolo con pochi denari, andò... disperso. Tra i rimasugli, però, con qualche prezioso cimelio: l'autografo originale del carme *I Visconti* del Berchet, con le correzioni definitive, quali appaiono nell' edizione del Cusani; e un lungo schema in prosa del « poema musicale di E. Praga e L. Luzzi », *Paolo*. Com'è noto, invece, questo lavoro, in un prologo e tre atti, fu pubblicato nel 1884 ('83 sul frontispizio) a Milano, dalla Tipografia degli Operai di Via S. Zeno, sotto la denominazione di « poema drammatico » e sotto il solo nome di Emilio Praga. Il poema era stato scritto per la musica del M.o Luzzi, cognato dello stesso Praga.

Un funebre cimelio conserva con particolar cura la signora ved. Lavatelli, tenerissima delle memorie de' suoi antichi padroni: una piccola chiave, legata ad un cartoncino tra stampato e manoscritto. Il cartoncino testifica la sepoltura nel cimitero dell'Est di Parigi, il 27 febbraio 1820, di Lorenzo Arconati, figlio di Giuseppe e di Costanza. Il secondogenito, adunque, tra Carletto e Gianmartino, morto « appena nato », nella stessa Parigi, al n. 50 di Rue de Rivoli. La piccola chiave è quella della tomba.

Forse ignorata, certo dimenticata.

EZIO FLORI.

(*Fotografie di G. Colombi (Bin) di Milano*).

(fot. Gozzaldi)

L'ENTRATA NELLA VALLE DI TOVEL. - IN ALTO, IL SANTUARIO DI S. EMERENZIANA. - A SINISTRA, LA CASCATA.

PAESAGGI TRENTINI

LA VALLE E IL LAGO DI TOVEL

Scriveva il compianto prof. Ottone Brentari nella sua « Guida della Valle di Non » a pagg. 95-96: « A 10 minuti da Tuenno verso S. Emerenziana è il *Doss del Gianicol*. Colà in occasione di scavi fatti o per ragioni di cultura o per estrazione della sabbia, furono scoperti « singolari frammenti di vasellame, una forma da fusione, un cono piramidale, un vasetto pressochè intero ed un pugnale di bronzo », oggetti illustrati (*Archivio Trentino* VII, II 1887) da Luigi de Campi, il quale crede di poter supporre che il Doss del Gianicol nasconda i resti, i manufatti di una popolazione che sparì o lo abbandonò forse già sui primordi dell'epoca del ferro ». In questa località è pure il *Camp del Comparán*.

Nella prima metà di tale secolo (XIX) un povero diavolo, a cui era nato un figlio, non potè trovare nessuno che glielo tenesse a battesimo; e ricorse allora al Comune, pregando che il Comune stesso gli facesse da padrino. La preghiera fu esaudita; e al figlioccio fu assegnato in regalo il Doss del Gianicol, che prima era incolto.

« Dove la postale della destra del Nosio taglia la Tresenga, tosto di là dal torrente, per la ripida carreggiabile sulla sinistra di questa, si sale su, attraverso i prati, in meno di mezz'ora alla romita chiesuola di Santa Emerenziana, (m. 667) ove una carreggiabile conduce anche direttamente da Tuenno. Nei tempi foschi medioevali — scrive il Bolognini, citato dal Brentari — era un punto d'appoggio per Tovel al Passo del Grostè. Questa via congiungeva i possessi che i prepotenti e mondani Cavalieri del Tempio, tenevano in Valle di Annone con quello principale di Campiglio. Ora è tranquilla chiesuola, inconscia del suo passato e incurante dell'avvenire. Tali parole si riferiscono a una tradizione che non ha però appoggio alcuno nella storia: chè nessun documento parla del vasto convento dei Templari che sarebbe sorto in questa località ».

(*fot. Callegari*)

LA VALLE SI SNODA SELVAGGIA PER DIECI CHILOMETRI, FRA TETRE ED ALTE PARETI.

Ho voluto citare quanto dice in proposito l'indimenticabile autore della « Guida del Trentino », per mostrare l'importanza storica e leggendaria della regione che m'accingo a descrivere brevemente.

Non esiste forse in tutto il Trentino una valle così austera e selvaggia come quella di Tovel, la quale ben meriterebbe un degno illustratore.

Per una decina di chilometri essa si snoda fra catene altissime, squallide e dirupate, tra enormi franamenti, sopra e sotto i quali, nel fondo, corre rapido e rumoreggiante il grosso torrente Tresenga. Una parte di queste acque, opportunamente captata un po' più in su, viene incanalata per mezzo d'un acquedotto scavato in roccia, sino all'entrata della valle, ove viene immessa nelle potenti tubature della condotta forzata che, con un salto di un centinaio di metri, alimenta la sottostante centrale elettrica fornitrice di energia a gran parte della Valle di Non.

Lo sfioratore del suddetto canale, origina talvolta, per esuberanza d'acqua, un'ampia e fragorosa cascata aprentesi a ventaglio in mille rivi argentei, con veli diafani e vapori iridescenti, di assai pittoresco effetto.

La lunga valle corre tortuosa, sempre ampia fuorchè in un punto ove le rupi, incurvate come in uno sforzo spasmodico, sembrano toccarsi in alto e nascondere il cielo. Il luogo è pieno di severa bellezza, tutto pervaso dal rombo del torrente che irrompe tra i massi e al quale sembra scandire il tempo lo stillicidio delle gocce che si staccano dalla incombente roccia come perle limpide e luminose. La pietà dei fedeli ha fatto sorgere quivi una piccola cappella dedicata alla Vergine, come a volere implorare la protezione della Madre di Dio sul viandante che procede nell'aspra valle.

La qual valle è, nella sua prima parte, scarsamente frequentata: qualche raro molino o segheria, qualche carro cigolante che porta legname o foraggio, qualche gruppo di turisti, reduce dal Passo del Grosté o dal Lago di Tovel. La strada carrozzabile, adatta anche per quegli automobilisti che non si preoccupino soverchiamente del logoramento dei pneumatici, sale lentamente, ora alla sinistra ora alla destra del torrente, in vista dei boschi che si protendono, a grandi macchie, fin sotto i dirupi franosi, percossi dagli elementi con violenza. Enormi scoscendimenti, lavine colossali e ripidissime, hanno in più punti rovesciato nel fondo valle una straordinaria quantità di grandi e piccoli massi e una vera fiumana di minori detriti, sì da richiamare alla mente i famosi « lavini di Marco » ricordati da Dante. E veramente, qualche chilometro prima del termine della valle, là dove s'inizia la traversata dei grandi boschi, lo spettacolo è di una terribile grandiosità degna dell'*Inferno* dantesco.

S'ammira quasi con raccapriccio la incisa, straziata, scarnificata parete grigio-rossastra del Monte Corno, che par sia stata attaccata a gran colpi dal gigantesco scalpello di un Titano.

Anche le acque, in tale località, sembrano nascondersi paurose sotto l'immensa congerie del pietrame e solo qua e là occhieggiano verdissime, in qualche più profonda cavità a forma tronco-conica.

Siamo nella zona degli antichi sbarramenti lacustri: queste cavità furono un giorno piccoli bacini idrici, segnanti le tappe successive della ritirata delle acque ormai scomparse, assorbite nel sottosuolo da molti anni. Dette cavità preludiano però allo sbarramen-

(*fot. E. Dalla Fior*)

UN PUNTO ROMANTICO DEL LAGO.

to ultimo e maggiore, a quello del lago di Tovel, che si stende in mezzo al bosco che s'attraversa alla fine della valle.

Esso ci appare d'un subito un po' in basso, verde come una lucente giada, circondato da fitta selva che par sorga dalle sue stesse acque; di fronte, improvvisa, s'erge l'imponente barriera grigiastra, chiazzata da striscie di neve, rigata da cascate, qua e là scintillante di ghiacci.

È uno scenario imponente di vette arditissime, di scogli bizzarri, di torrioni colossali, di guglie, di domi, di cupole che stancano la fantasia del nomenclatore. Nudi, lividi, rossastri, scolpiti dagli artigli del vento, scrostati dai morsi dei geli, dilavati dalle pioggie furibonde, imbiancati dai vapori, arroventati dal sole, riflettenti ne' loro specchi glaciali la fredda luce degli astri, ecco l'Om, la Flavona, i Mondifrà, il Passo Gelato, la Pietra Grande, il « Gran de Formenton ». Avanguardia formidabile delle più maestose masse del Brenta, superbamente orride, affascinanti e, per certi aspetti, vittoriosamente rivaleggianti con le Dolomiti.

Piacevole cosa è, dopo la lunga e faticosa marcia attraverso la valle, sostare nell'alta quiete del luogo e cercare un po' di ristoro spirituale nella contemplazione di questo lago, sulle cui rive Walter Scott collocherebbe quella « orgogliosa regina del deserto che ha « il millenario suo trono presso i laghi e le cateratte ». Ma guardatevi attorno e scorgerete, presso le rive, due vecchie case di contadini, qualche capanna di boscaioli, qualche padiglione privato per campeggio e un modesto ristorante, aperto dal luglio al settembre per uso e conforto dei turisti. Ci si deve dunque rassegnare, anche qui, alla compagnia dei propri simili. La poesia della perfetta solitudine potrà godersi allorchè tutti riposeranno, e la luna trarrà brividi di argento dalle acque increspate dal vento notturno; o quando l'alba pingerà con rosee dita i diademi cristallini delle montagne.

Il lago di Tovel, avente tutti i caratteri del tipico bacino di sbarramento, è all'altezza di 1162 metri, ha forma oblunga e misura un chilometro e mezzo di lunghezza per trecento metri di larghezza con una profondità media di 17 metri e massima di 35. Non si scorgono immissarî, salvo alcune cascatelle e polle freddissime; l'emissario è la già ricordata Tresenga. Dal lago si dipartono, attraverso i boschi, strade e sentieri per le malghe vicine, per il Passo del Grostè, che in poche ore ci porta a Campiglio o al lago di Molveno e ci permette d'ammirare uno dei pano-

(*fot. Gozzaldi*)

SULLE ACQUE ROSSO-SANGUE. (A DESTRA, LA PARETE DEL CORNO).

rami più spettacolosi delle Alpi, e di compiere — se ne abbiamo la forza e l'ardire — le scalate più acrobatiche delle mirabili crode e degli aerei campanili, tutte sommamente interessanti ed attraenti. Un discreto sentiero gira attorno al lago, ed è consigliabile di percorrerlo per completar l'impressione della bellissima località.

Ma questo incantevole bacino lacustre, che io chiamai, sin dal 1903, « gioiello fra le Alpi », acquista maggior interesse per lo scienziato che non per l'artista, data la magnifica tinta rosso-sangue intensissima, che assumono particolarmente nella prima quindicina d'agosto, ampie zone delle sue acque, in particolare presso la riva occidentale.

Il fenomeno che fu diligentemente studiato dal prof. Vittorio Largaiolli di Trento, che ne scrisse in « *Tridentum* » (1905), in « *Accademia Scientifica Veneto-Trentina* » (1907) e in altre Riviste, è dovuto alla presenza di una *paridinea* e precisamente al *glenodinium Ehr.*, *glenodinium pulvisculus* (*Ehr.*) Stein, di forma sferoidale o elissoidale, flagellato, e lungo da 12 a 33 *micron*, impalpabile quindi e inscindibile dall'acqua in cui vive.

Questo essere microscopico ha bisogno, per vivere, di condizioni specialissime, e questo fa sì che non se ne trovi traccia in alcun altro luogo. Per descrivere degnamente questo fenomeno, che è prerogativa del nostro lago e che strappa accenti di ammirazione e quasi di incredulità a dotti e a profani, c vorrebbe la penna di un colorista vigorosissimo. Ma che dico. Forse anche la tavolozza del più fervido macchiaiolo, sarebbe inferiore al cómpito di fissare la delicatezza medusea, vaporosa, fluorescente di quella colorazione. Ne vidi uno, di questi pittori — un romano puro sangue — che, dopo aver coscienziosamente distese sulla tela larghe strisce rosso-sangue, tra i verdi delicati delle acque, i verdi cupi delle pinete e i grigi-ocra delle rocce soprastanti, con biacche e zinchi per le nevi e un vivo cobalto per il cielo, esclamava nel suo bel romanesco: « Ma ce crederanno poi a Roma? ».

È proprio così: soltanto chi ne ha avuto conoscenza diretta, può credere a quest'orgia di colori; e per quanto si sia preparati a contemplare uno spettacolo straordinario, pure la realtà supera sempre l'attesa.

Questo fenomeno, che ha reso celebre il nostro lago fra gli studiosi di tutto il mondo, che lo fa meta di frequenti gite, non è però il solo fenomeno singolare che vanti il pittoresco bacino. Privo delle tradizioni e delle leggende che conferiscono un'aria favolosa ai suoi confratelli alpini, deserto di elfi e di fate, senza tesori sepolti, senza anime vaganti, senza campane che rintocchino sotto le acque, questo lago ha pur esso la sua manifestazione misteriosa e suggestiva, ed è quel fenomeno acustico di cui il Pinamonti così ci parla nella sua « *Naunia descritta al viaggiatore* ».

«Odesi talvolta in tutta la Naunia un fragore, un muggito somigliante al tuono o al rimbombo del cannone, cagionato da un misterioso movimento del lago, fragore che ordinariamente è presagio di cambiamento di tempo ».

Probabilmente, questo fenomeno entra nel campo dei tanti discussi *mistpoeffers* alpini, come tentai di spiegare nella « *Rivista Geografica Italiana* » (N.i V-VI) del 1904.

Anni or sono visitai il lago d'inverno e ne sentii tutta l'avvincente bellezza. La superficie gelata, ma non unita in un solo specchio, era ricoperta in vari punti da un leggero strato di neve. Il blocco cristallino era incassato tra il soffice candore della foresta algida, dormente il lungo sonno iemale; più in alto, si estolleva la grande muraglia, alla quale però il bianco sudario, ammorbidendo le anfrattuosità e arrotondando le punte, toglieva il suo carattere selvaggio ed aspro, per farne un paesaggio blando e dolcemente musicale, il cui candore si staccava vigorosamente dall'azzurro terso del cielo.

Sotto l'azione dei raggi solari e del lentissimo abbassarsi delle acque — chè il freddo non aveva suggellato l'emissario, il quale seguitava a scorrere armonioso, incassato in un letto di cristallo — il ghiaccio, presso le rive, s'apriva in lunghi crepacci verdinerastri, da cui l'aria usciva a forza, ribollendo e producendo lamenti, muggiti, ripetuti lugubremente dall'eco.

(fot. Dalla Fior)
VETTE SCINTILLANTI E OSCURE ABETINE INTORNO AL LAGO.

Mi ricorsero allora alla mente i versi del poeta mio concittadino, Giuseppe Sicher, di Córedo, là ove dice nel suo mirabile « *En viaz atorn la Val de Non* »:

« Via 'n Tóvel è'l pò vera
che sul lac passan d'invern?
e che dopo primavera
el fa 'n diaol de l'infern? ».

Turisticamente parlando, la Valle e il Lago di Tovel potranno avere un grande avvenire, ma conviene che tutte le iniziative a ciò intese vengano rigorosamente controllate per evitare che il progresso, anzichè provvidenziale, possa riuscire nocivo alla interessantissima zona. Si potrebbe correre il pericolo di veder distrutta in pochi anni la deliziosa poesia delle sue rive, che si alimenta di solitudine, la calma solenne dei suoi boschi non ancor devastati, lo stupendo miracolo di quelle rosse colonie che popolano le sue acque, appunto perchè non sono ancora inquinate da detriti, nè sbattute da eliche o da remi.

Sarebbe la distruzione del sogno, la fine del miracolo che fa del lago di Tovel uno dei più attraenti e singolari laghi del mondo.

Quod Deus avertat!

G. V. CALLEGARI.

È forse superfluo chiarire che qui non si intende di alludere ai Collegi elettorali, di malinconica memoria, palestre di competizioni politiche e moventi di favoritismo e di corruzione, bensì, a quelli che furono e sono semenzai e filtri, custodi e diffusori del sapere, e quindi strumenti moralissimi di civiltà e di bene.

Essi, per usare una terminologia più attuale e in certo senso ufficiale, dovrebbero esser chiamati Convitti, e noi avremmo volentieri adottato questo vocabolo se non vi apparisse adombrato un tal quale concetto prosaico che fa supporre una diretta dipendenza ed attinenza con la necessaria, sì, ma poco spirituale funzione mangereccia. Del resto, basta spogliare la parola d'ogni significato materiale e idealizzare il « vitto » nella specie d'un nobile cibo della mente e dell'anima, e allora si può essere tutti d'accordo nell'accettare anche la definizione ch'è ormai di prammatica nell'argomento.

Quello del convivere è appunto il fatto che distingue i Collegi — o Convitti che dir si voglia — dalle scuole comuni che i giovani frequentano soltanto in determinate ore del giorno per ragion di studio.

Fu precisamente l'abbandono in cui viveva gran parte della gioventù — con la logica e inevitabile conseguenza della corruzione dei costumi e del grave pericolo religioso e sociale — che preoccupò la Chiesa al tempo del Concilio di Trento, durato, com'è noto, in varie riprese, dal 1545 al 1562. La delicata materia fu oggetto d'esame dinanzi al Concilio stesso e s'impose alla sua attenzione come uno dei problemi più importanti e più urgenti, la cui soluzione si ravvisò senz'altro nel dovere e nella convenienza d'impartire ai giovani non soltanto l'istruzione ma altresì l'educazione, riunendoli a tal fine, ove ciò fosse possibile, sotto un medesimo tetto, e vigilandone e disciplinandone l' intelletto, la coscienza e ogni manifestazione di vita, per condurli fisicamente e moralmente sani e ben preparati alle soglie del consorzio a cui avrebbero dovuto fornire il loro contributo d'opera.

Cominciarono così a formarsi in Italia le prime comunità giovanili, le quali furono in un primo tempo soltanto seminari; ma, allargandosi quindi il raggio d'azione per estenderla a tutta la gioventù, senza distinzioni tra chierici e laici, tra futuri preti e futuri cittadini, si istituirono qua e là veri e propri Collegi. Al loro sorgere e moltiplicarsi si dedicarono con particolare zelo i Gesuiti, ed altre congregazioni religiose, quali quelle dei Teati-

UNO DEI VASTI, ARIOSI CORTILI, CIRCONDATI DA PORTICATI, CHE ADORNANO IL COLLEGIO CONVITTO CALCHI-TAEGGI DI MILANO.

ni e dei Barnabiti, dei Somaschi e dei Benedettini, e a poco a poco si ebbe dovunque un pullulare di volenterose e attive istituzioni, al cui incremento presto giovarono i lasciti e le donazioni di facoltosi benpensanti, fin che si giunse alle regolari fondazioni scolastiche, mosse dalla privata iniziativa e rette con oculati e validi criteri amministrativi.

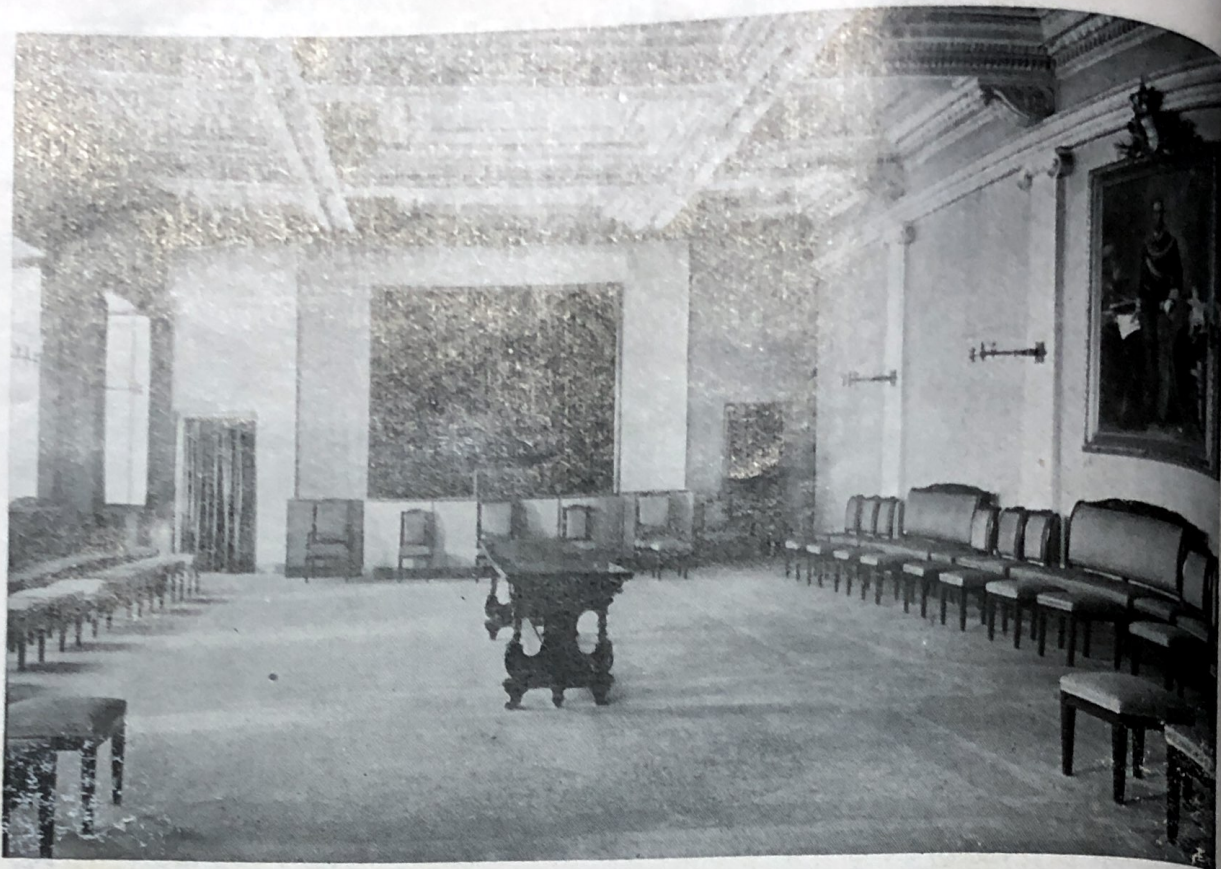
Tanto era sentito il bisogno di siffatti istituti, ed essi corrisposero talmente alle lungimiranti vedute dei promotori, che parecchi, sia pure attraverso vicende e trapassi e innesti diversi, come saldi tronchi han saputo e potuto resistere all'edace trascorrere del tempo.

Or è di alcuni di tali venerandi e benemeriti Collegi nostri che, con senso d'omaggio e di gratitudine, richiameremo qui il ricordo e segnaleremo la superstite, vigorosa e onorata presenza.

⁂

Una tra le più antiche fondazioni scolastiche la troviamo in Milano, ed è quella del Collegio Convitto Calchi-Taeggi, che s'intitolò al duplice nome nel 1792 per la fusione di due distinti Collegi, il Calchi e il Taeggi, allora avvenuta dopo secoli di gloriosa esistenza singolarmente vissuta, il cui inizio risale ad oltre quattrocent'anni.

Infatti il Collegio Calchi trae la sua origine dal 25 novembre 1516, ossia da una disposizione testamentaria stesa in quel giorno dalla signora Elisabetta Bossi vedova Terzaghi e alla quale un ricco e potente patrizio milanese, Gerolamo Calchi, aggiunse nel 1547 il proprio palazzo e gran parte della propria sostanza, destinando l'uno e l'altra all'istruzione dei giovani. In seguito il patrimonio dell'Istituto si accrebbe per altre donazioni fattegli dai discendenti del Calchi. Il Collegio ebbe periodi di splendore e di decadenza; mutò sede parecchie volte e fu anche trasferito a Pavia nel monastero di Santa Chiara, trovando poi stabile dimora nell'edificio ove anche attualmente risiede in Milano e dove, nel 1795, gli venne unito il Collegio Taeggi.

Poco dissimili sono le vicende di quest'ultimo, il quale sorse nel 1553 per la munifica disposizione testamentaria del nobile Giovanni Ambrogio Taeggi, conte palatino milanese,

L'ELEGANTE ED AMPIO SALONE DI RICEVIMENTO DEL COLLEGIO CONVITTO CALCHI-TAEGGI DI MILANO.

che in legati ad Opere Pie lasciò larga porzione delle sue rendite, dagli eredi devolute « ad istruire nella grammatica e nella sacra scrittura, ossia dottrina cristiana, e nei buoni costumi, alcuni fanciulli poveri di Milano, nati da buoni parenti di buona voce condizione e fama ». Non occorre avvertire che qui la « buona voce » vuol significare reputazione. Ben diversamente dal Collegio Calchi, che era fiorito come « scuola di carità », il Collegio Taeggi, nato con marca gentilizia, andò aristocratizzandosi sempre più col progredire degli anni. I suoi collegiali si recavano alle pubbliche scuole di Sant'Alessandro, le quali, tenute dai Padri Barnabiti, raccoglievano il fior fiore della gioventù milanese. Anche il Taeggi ebbe periodi di floridezza e di decadenza e nel 1878 le sue condizioni erano divenute sì gravi che lo si soppresse, destinandone i beni al fondo di religione e di pubblica istruzione, finchè nel 1795 si trovò modo di passarli al Collegio Calchi addivenendo a una fusione dei due Istituti.

In quei tempi turbinosi il Collegio, ormai definitivamente denominato Calchi-Taeggi, trascorse non facili giorni, e durante l'invasione delle milizie rivoluzionarie condotte dal giovanissimo Bonaparte innalzò esso pure l'albero della libertà, inneggiando alle nuove idee; ma più sinceramente volle poi secondare e condividere le nuove aspirazioni ad una Italia unita e libera, fomentate e coltivate tra i convittori da insegnanti nei quali l'alto intelletto era pari al caldo amor di Patria. Tra essi va ricordata la bella figura del Longhena. E il frutto non tardò a maturare: nell'epica lotta delle Cinque Giornate del 1848, le prime fucilate contro gli austriaci accampati a Porta Romana partirono dal Calchi-Taeggi. Al ritorno di Radetzki e imperversando la sua vendetta, il Collegio, reo d'aver dimostrato il suo patriottismo e d'aver dato ospitalità a Carlo Alberto nel suo passaggio da Milano, venne bruscamente soppresso ed adibito a caserma; ma la crudele punizione non durò che un triennio. Nel 1851, in seguito a una pubblica petizione, il Collegio fu ripristinato, e gli alunni, tornativi allora in numero di quattordici, andarono poi sempre aumentando, raggiungendo il massimo d'efficienza nel decennio 1880-1890.

Nel 1861, intanto, il Collegio era passato all'Amministrazione del Comune, divenendo perciò Collegio Civico, ma nel 1875 lo si costituì in Ente Morale con un proprio Consiglio d'Amministrazione, di nomina delle autorità

UNO DEGLI SPAZIOSISSIMI CORTILI ALBERATI DEL COLLEGIO-CONVITTO CALCHI-TAEGGI DI MILANO.

comunali e provinciali di Milano. Nel 1864 esso aveva ottenuto il pareggiamento del ginnasio, e successivamente della scuola tecnica, e si completò recentemente coi corsi liceali accrescendo vieppiù la sua già considerevole potenzialità e rendendo ancor più estesa quella meritoria opera educativa che sempre si espresse attraverso il verbo e l'esempio di maestri insigni, della cui eletta schiera furono ornamento e vanto anche Virgilio Inama e Antonio Stoppani, l'indimenticabile autore di *Bel Paese*. I saggi e valenti educatori seppero ammaestrare la mente e l'animo dei giovani delle successive generazioni, facendone degli ottimi cittadini. Così le tradizioni di patriottismo dell'Istituto rifulsero anche nell'ultima guerra, nella quale cinquanta alunni fecero olocausto della loro fiorente giovinezza per la grandezza d'Italia, e tra essi brillano di specialissimo prestigio due Medaglie d'Oro.

L'edificio che il Collegio occupa in via Vigentina, già monastero di San Bernardo, in parte ricostruito nel 1884, comprende un'area di circa diecimila metri quadrati, di cui una buona metà è riservata ai cortili di ricreazione, cinti da grandiosi porticati e allietati da alberi e da fiori che mitigano alquanto la severità dell'ambiente. La semplice, armoniosa facciata del palazzo è opera dell'architetto Ronchetti, a cui pure si deve il magnifico salone dei ricevimenti, nel quale si tengono anche accademie e conferenze. Vasto e decoroso è il refettorio, ariosi e lindi i dormitorî, chiare e ben disposte le aule di studio, ampia la palestra ginnastica. Nel lungo corso della sua esistenza il Collegio Calchi-Taeggi, di cui l'operosa Milano è giustamente fiera, andò sempre ampliandosi ed abbellendosi, in modo che, per vastità e sontuosità di locali e per tutti gli impianti che lo completano — dai caloriferi ai bagni, dalla cucina alla lavanderia — e per la sua eleganza e signorilità, esso può gareggiare non soltanto coi più reputati Convitti d'Italia, ma altresì con quelli dell'estero. Lo amministra un Consiglio di Delegati della Provincia e del Comune di Milano. Dispone di posti gratuiti e semigratuiti.

***

Volendo attenerci a un certo ordine cronologico nel segnalare i Collegi italiani secondo

UN MONUMENTALE CORTILE CINQUECENTESCO DEL COLLEGIO BORROMEO DI PAVIA.

l'anzianità d'origine, ricorderemo ora due nobilissimi Istituti di Pavia: il Borromeo e il Ghislieri.

Il Collegio Borromeo venne fondato nel 1564 dal Cardinale Carlo Borromeo, allo scopo di sottrarre la gioventù studiosa, e particolarmente quella universitaria, alle divagazioni ed ai pericoli d'una società corrotta. L'architetto incaricato della costruzione fu Pellegrino Pellegrini di Valsolda, che compì la sua opera grandiosa nell'autunno del 1588; ma ancor prima che la fabbrica fosse terminata, per espressa volontà del fondatore, il Collegio venne aperto a quindici giovani nobili di Milano — paganti ciascuno una pensione di quindici scudi milanesi — tra i quali si noverava un primo cugino dello stesso S. Carlo: il futuro Cardinale Federico. Ultimato poi l'edificio, vi vennero accolti ventiquattro giovani, tutti studenti dell'Università pavese e tutti nativi del Ducato di Milano. Quel numero fu costantemente mantenuto, in seguito, sino ai nostri tempi, e soltanto ora sorpassato, poichè attualmente gli alunni del Collegio Borromeo superano la trentina. Il Collegio sofferse anche periodi di forzata chiusura, a motivo delle vicende politiche, come gli accadde dal 1799 al 1802 e ancora del 1848 al 1859.

Coinvolto, ma non travolto, in mezzo alle bufere della vita, esso ha sempre bravamente resistito alle rudi scosse, agli insulti e alle violenze. Conviene pur notare che godette anche di grandi privilegi, come l'immunità ecclesiastica, l'esenzione dalle imposte e la facoltà che i suoi alunni potessero sostenere gli esami di laurea nella sede dell'Istituto dinanzi agli stessi professori universitari. La Famiglia Borromeo, del resto, ha sempre mantenuto il proprio patronato sul Collegio creato dal suo membro più illustre, e ve lo mantiene tuttora, provvedendo anche all'assunzione degli alunni e alle nomine del personale.

L'edificio venne ricostruito quale ora appare dal Conte Giberto Borromeo, nello scorso secolo, sotto la direzione dell'insigne architetto Pollak; ed è una mole monumentale nella superba facciata e nell'ampio cortile cui porge grazia lo sfondo del giardino. Notevoli sono, nel salone del piano superiore, gli affreschi di Federico Zuccari e di Cesare Nebbia, illustranti i fasti del fondatore San Carlo. Essi, naturalmente, rimontano all'epoca della costruzione originaria, la quale è rima-

UNO DEI CORTILI DI SOBRIA ED ARISTOCRATICA ELEGANZA CHE FORMANO UN VANTO DEL COLLEGIO GALLIO, IN COMO.

sta fondamentalmente rispettata nei secoli.

Quasi contemporaneo del Collegio Borromeo è l'altro venerando e benemerito Istituto della medesima città, il Collegio Ghislieri, che fu fondato da Papa Pio V, della nobile famiglia Ghislieri, con bolla del 10 gennaio 1569, per accogliervi « *ingeniosi et ad discendam valde apti bonae ad virtutem indolis et paupertate laborantes* », affinchè potessero in pari tempo « *educari bonis moribus et litteris instrui* ». I giovani accolti nel Collegio Ghislieri furono da principio ventiquattro, dei quali otto dovevano provenire dal Comune di Bosco del territorio d'Alessandria, dov' era nato il Pontefice fondatore e donde traeva origine la sua famiglia; altri sei dovevano pur essere del territorio d'Alessandria, in modo però che due di essi fossero della borgata di Frugarolo; quattro dovevano provenire dalla città stessa di Alessandria, due dalla città di Tortona, due dalla città di Vigevano e finalmente due dalla città di Pavia in cui il Collegio aveva sede.

Il Collegio si arricchì in seguito coi beni della cessata Abbazia del Monastero di San Pietro in Ciel d'Oro, e per le migliorate condizioni economiche, si trovò in grado di accogliere maggior numero di alunni, estendendo a poco a poco il beneficio ad altre località lombarde e particolarmente milanesi.

Anche questo Collegio, dopo un passaggio alla Casa d'Austria, risentì dei tempi turbinosi della Rivoluzione francese e del periodo napoleonico. Nel 1804 il Collegio Ghislieri assorbì il Collegio Castiglioni — di cui, nella medesima piazza del Ghislieri, esiste ancora la casa — ch'era stato fondato per disposizione testamentaria del Cardinale Branda Castiglioni, di Castiglione Olona, sin dal 4 dicembre 1437, ed era quindi di un'anzianità addirittura medioevale. Esso era destinato agli studenti poveri, di qualsiasi nazionalità, e aveva sempre tenuto fede al proprio còmpito secondo gli intendimenti del fondatore, la cui mente preclara e il generoso animo rifulgono tuttora nei monumenti che conservano la sua memoria nel paese nativo.

Quanto al Collegio Ghislieri, che degnamente seguì l'esempio e perpetuò l'apostolato del Castiglioni, essendosi aumentate le sue rendite con la saggia amministrazione, andarono pur aumentando i suoi alunni, il cui nu-

UN LATO DELLA « SALA MONUMENTALE DEI GIGANTI » AFFRESCATA DA LATTANZIO GAMBARA NEL COLLEGIO MARIA LUIGIA A PARMA.

mero, dai ventiquattro iniziali, è salito attualmente alla novantina.

⁂

Un altro Istituto di vecchia data e di chiara rinomanza è il Collegio Gallio di Como, fondato da quell'insigne filantropo che fu il Cardinale Tolomeo Gallio. Nato in Cernobbio nel 1526, egli, seguendo la carriera ecclesiastica, ne coprì le cariche più eccelse divenendo vescovo nel 1560, cardinale nel 1565, e nel 1572 Segretario di Stato di Papa Gregorio XIII. Dotato di ricchezze vistose, amò valersene in opere benefiche, che tuttora gli sopravvivono e ne tramanderanno nei secoli il nome e la memoria.

Dopo che l'Ordine degli Umiliati venne soppresso da Pio V nel 1571, il cardinale Gallio, ottenute in commenda le due prepositure di Santa Maria di Rondineto e di San Martino di Zezio, ne destinava le rendite annue di 1200 ducati d'oro per fondare nella casa di Rondineto quel Collegio che da lui prese il nome di Gallio e che dopo tre secoli e mezzo fiorisce e prospera rigoglioso ancora oggigiorno. La istituzione del Collegio veniva approvata da Gregorio XIII con bolla del 1583 e il Collegio era inaugurato solennemente il 18 giugno del 1589. Nella citata bolla pontificia erano chiaramente segnate le intenzioni del fondatore; di erigere, cioè, un Collegio in cui si potessero istruire ed educare cinquanta ragazzi poveri, nella religio[ne,] nella pietà, nei bu[oni] costumi, nelle scienz[e,] nelle lettere, indir[iz]zando poi quelli c[he] non risultassero a c[iò] idonei, alle arti me[c]caniche. E degli alun[ni,] dieci dovevano es[ser] scelti nella Valte[l]lina e nella Val d[i] Chiavenna, dieci nelle tre Pievi di Gravedo[na,] Dongo e Sorico e gli altri in Como e nel[la] restante parte della Diocesi. La bolla affi[]dava gli insegnamenti che si dovevano impar[]tire nel collegio, ai chierici regolari della Congregazione Somasca, che vi entrarono infatti nel 1584.

Il Collegio venne allogato nel vecchio convento degli Umiliati, a cui, tra il 1583 e il 1588, si apportarono tali riforme, ch'esso riuscì grandioso, ricco ed artistico, cosa di cui ebbe a lagnarsi il fondatore; ma ormai biso-

UNA DELLE GRANDI ARCATE DEL VESTIBOLO DEL COLL. MARIA LUIGIA IN PARMA.

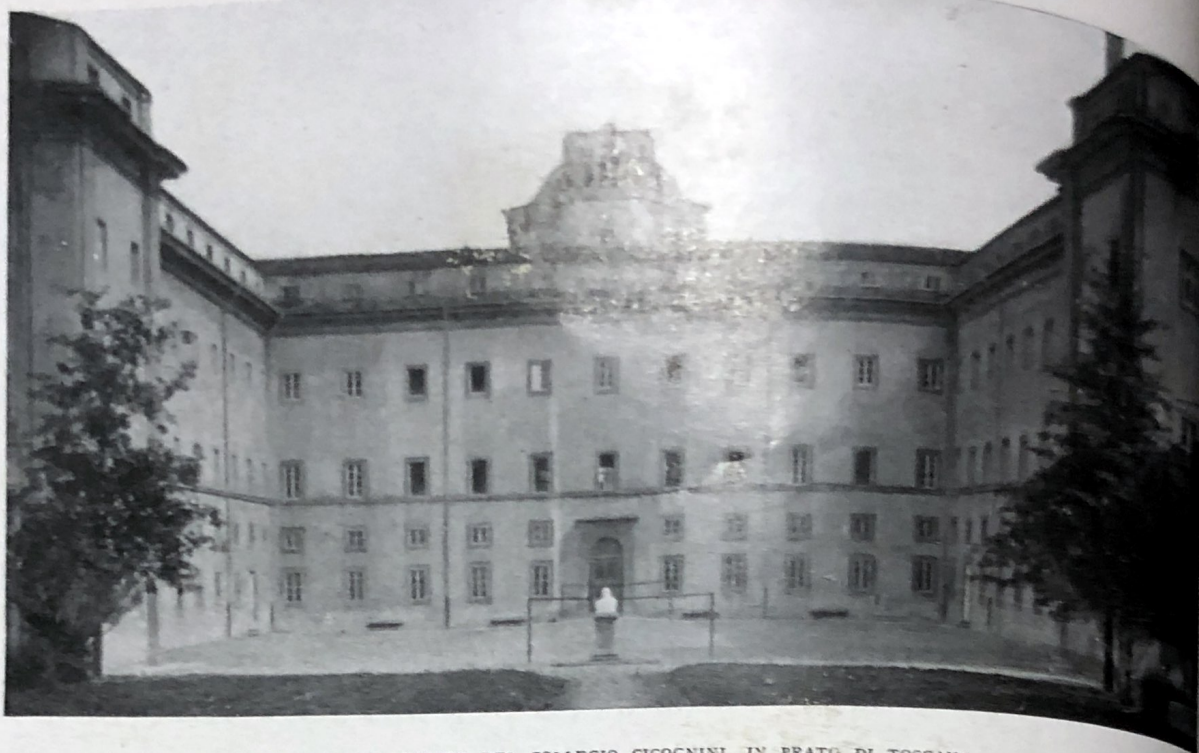
IL MODERNO « GIARDINO ALL'ITALIANA »
E LA « FONTANA DELL'ALVEARE » (DIS. DI G. MARUSSIG) NEL COLLEGIO M. LUIGIA IN PARMA.

gnava adattarsi, e quando più tardi, nel 1681, l'opera del tempo e i danni delle inondazioni del Cosia ebbero compromesso la solidità dello stabile, non si pensò punto a ridurlo secondo gli intendimenti del pio Cardinale, ma si provvide invece a sopralzare l'edificio e ad eseguirne un radicale restauro.

La modestia del Gallio non trovò dunque seguaci, e dopo tutto non è da lamentarsene poichè ai trasgressori dobbiamo una costruzione ch'è annoverata tra gli edifici monumentali del Regno. Il rialzo dei piani, cui si è accennato, importò infatti la parziale rifabbrica del palazzo e fu in quell'occasione, e precisamente dal 1704 al 1706, che si costrusse la nuova facciata, e si eressero i grandiosi porticati, nonché il maestoso salone.

UNO STEMMA DEI DUCHI FARNESE (XVII SEC.)
CONSERVATO NEL COLLEGIO M. LUIGIA.

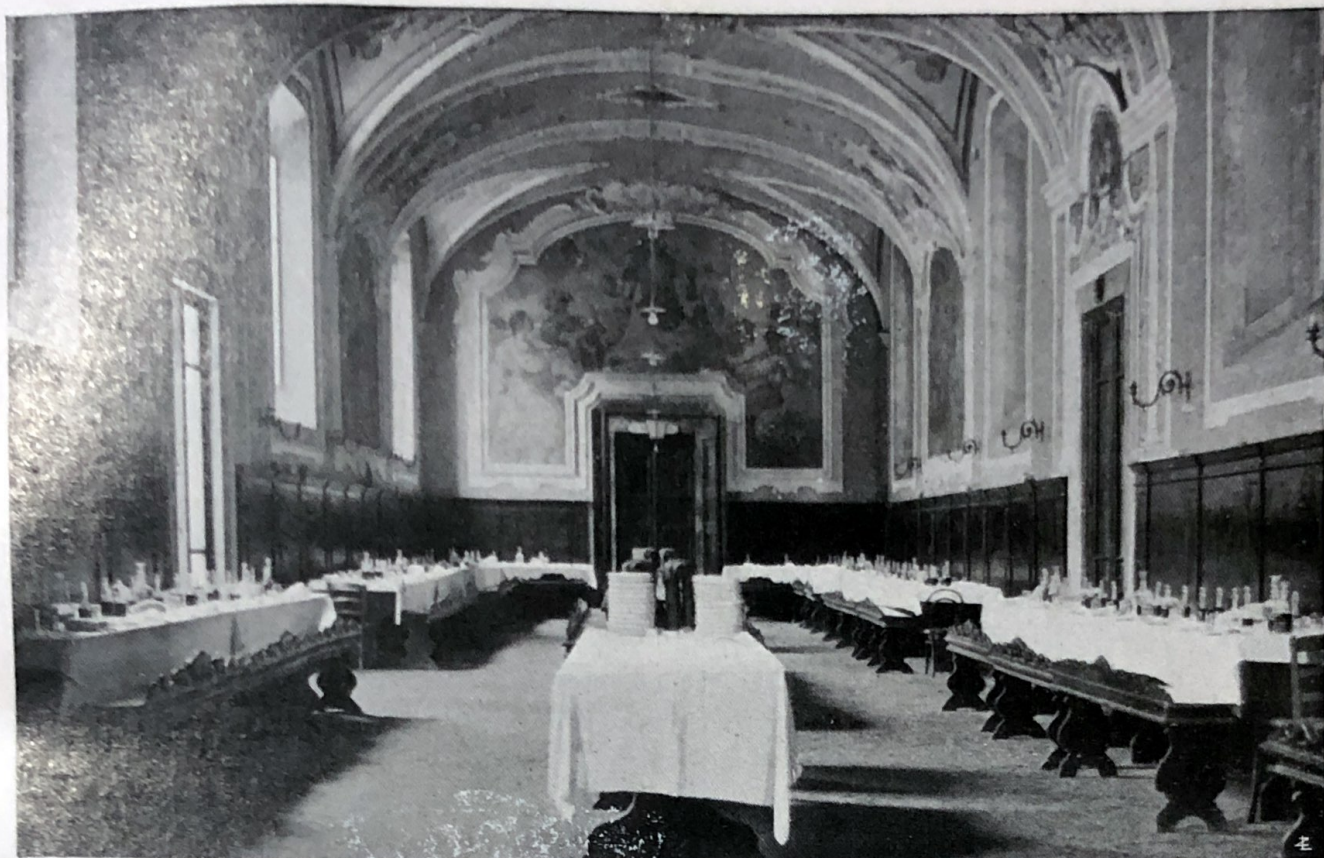
A proposito della facciata occorre dire che essa, rimasta incompiuta per la morte del progettista architetto Silva, venne ultimata soltanto nel 1901 da Federico Frigerio, che la decorò anche d'un artistico portale in sarizzo, con sovrapposto un balcone. Nello stesso tempo si provvide al restauro e al parziale rifacimento delle decorazioni, con figure a fresco, delle pareti interne del primo cortile. In vari periodi, poi, si aggiunsero al corpo principale un secondo cortile e un edificio ad uso d'albergo, nonchè la palestra, i bagni, la lavanderia, e si restaurò l'antica cappella.

Ricco di patrimonio ma-

UN IMPONENTE ASPETTO DEL COLLEGIO CICOGNINI IN PRATO DI TOSCANA.

teriale e di prestigio morale, il Collegio Gallio ospita oggi a centinaia i suoi alunni, molti dei quali godono il beneficio di posti gratuiti e semigratuiti.

⁂

Un Istituto che vanta un glorioso passato e una larghissima fama è il Regio Convitto Nazionale di Parma, così denominato nel 1896, mentre dal 1837 si chiamava « Collegio Ducale Maria Luigia » ed era il risultato della fusione, in quell'anno, avvenuta di due altri convitti della città: il Collegio Lalatta, ch'era sorto il 1° novembre 1755, e il Collegio dei Nobili che vantava la sua origine al 28 ottobre 1601.

In fatto di studi, Parma deve molto al suo Comune; ma questo trovò, nella seconda metà del sedicesimo secolo, validi cooperatori nei Farnesi, divenuti, con Pier Luigi, duchi di Parma e Piacenza nel 1545; però il primo a entrare decisamente nell'arringo fu Ranuccio I, che instaurò l'Università, concedendole amplissimi privilegi e — volendo ch'essa diventasse un vero focolare di scienza, capace di attrarre a sè gli studiosi d'ogni paese e di irradiare ben lontano la sua luce — divisò di promuovere un largo concorso di giovani nobili, nazionali e forestieri, offrendo loro in città conveniente dimora, mantenimento ed assistenza. Di qui l'idea d'un collegio per soli nobili, i quali, liberi da legami esterni, potessero in esso, non solo compiere gli studi necessari, ma anche ricevere l'educazione conveniente alla loro condizione sociale. Fermato questo disegno, il duca ricorse per aiuto ai Gesuiti e, ottenutolo non senza difficoltà, scelse come sede il palazzo dei Bernieri, che poi a poco a poco s'ingrandì con l'acquisto e l'incorporamento di edifici attigui, e, dapprima sotto la guida del clero regolare, indi sotto quella dei Gesuiti, rafforzò ed estese la propria opera, sempre con la più vigile cura e il paterno interessamento del duca Ranuccio. I convittori, che vestivano di nero, frequentavano le scuole pubbliche, ma ogni classe aveva in Collegio un ripetitore. V'erano maestri di suono, canto, calligrafia e ballo, e a questi insegnamenti se ne vennero aggiungendo parecchi altri: fortificazioni, disegno, scherma, giuoco di picca, maneggio della bandiera, salto del cavallo, lingua francese e così via per « allevare i Nobili con tutte quelle perfettioni che a Nobili et Cavaglieri si convengono ». Così grande era la protezione ducale, che gli alunni nelle funzioni pubbliche erano serviti da staffieri con livree del sovrano; che uscendo in carrozza non dovevano usare se non carrozze di Corte, e che erano considerate in servizio di Corte tutte le persone addette al Collegio e questo nelle cerimonie ufficiali non cedeva il posto a nessuno, tranne che ai Principi; e perchè i legami

IL PRINCIPESCO REFETTORIO DEL COLLEGIO CICOGNINI IN PRATO DI TOSCANA.

fossero più stretti, i superiori di esso accedevano al Sovrano per la scala segreta.

Il Collegio assurse ben presto a un alto grado di splendore. Nel suo seno si creò, con efficacia emulativa e con risultati superbi, una Accademia degli Scelti. Nella sua sede trovarono luogo e fasto una sala d'armi, un teatro grande ed un teatrino. In breve la fama dei geniali ordinamenti interni, della eccellente disciplina, dei proficui studi e dell'aristocratica educazione si diffuse e il Collegio di Parma lasciò dietro di sè tutte le istituzioni scolastiche esistenti, delle quali l'Europa e l'Italia erano copiosamente seminate. Nel 1668 il Collegio ospitava oltre duecento alunni, i quali salirono di lì a non molto a trecento, ed erano i figli delle più nobili famiglie d'ogni parte d'Europa. Attraverso le vicissitudini di oltre tre secoli e pur avendo incontrato momenti difficili, l'Istituto si condusse fino ai nostri giorni senza che ne venisse alterata la natura o deviato lo scopo. La sua brillante storia, i suoi tesori di carte, di documenti, di libri e di quadri ci parlano delle cure veramente affettuose che tutti i Duchi ebbero per esso. Si può ben dire che da Ranuccio I in poi, tutti i dominanti negli Stati di Parma e Piacenza gareggiarono nel rivolgere al Collegio le loro amorevoli attenzioni; e anche durante la dominazione borbonica, dal 1731 al 1801, tutti i duchi indistintamente, nonostante le guerre che funestavano l' Europa e insieme l'Italia, continuarono ad assisterlo. Con non minor favore trascorre il periodo del potere dell'Arciduchessa Maria Teresa a lui succeduta. Durante i dodici anni del dominio francese, in Parma, il Collegio fu chiuso e tramutato in Liceo Militare; ma passato questo periodo, Maria Luigia, ne richiamò subito in vita gli antichi ordinamenti e rinnovò senz'altro la farnesiana magnificenza.

Ma i tempi erano mutati: le nuove idee propugnate dalla Rivoluzione francese si sovrapponevano alle vecchie credenze: un Collegio puramente di nobili costituiva ormai un anacronismo, ed esso infatti decadde a poco a poco e a tal punto che nel 1831 Maria Luigia ne decretò la fusione col Collegio Lalatta, (aperto sin dal 1755, per istruire ed educare i giovani non nobili e con scarso censo) che lo accolse anzi nella sua stessa sede, in un palazzo che aveva preso nome dall'Arena romana preesistita in quella località e ch'era stato residenza imperiale: luogo, dunque, quanto mai degno per accogliere l'Istituto, e a cui nel 1847 si fornì un nuovo corpo di fabbrica e nel 1875 s'aggiunse anche il Liceo Romagnosi, riunendo così un triplice cro-

L'AUSTERO FABBRICATO DEL COLLEGIO NOLFI DI FANO.

giuolo d'energie in una unità d'intenti.

Tale, in succinto, la movimentata storia dell'Istituto, che con la qualifica di Nazionale conserva a giusto ricordo il nome di Maria Luigia, e cioè della sua savia riordinatrice. Si può ancora annotare che l'antico Collegio potè contare fra i suoi alunni quegli che poi fu Papa Innocenzo XI, e Pietro Verri, Cesare Beccaria e il modenese Carlo Goldoni, avo dell'omonimo commediografo veneziano. Attualmente gli alunni sono due centinaia e il glorioso Collegio, rinnovellato nello spirito e ritemprato nell'azione, continua validamente a svolgere la sua preziosa opera.

E' forse principalmente il nome d'un poeta che ha reso popolare, facendone conoscere la esistenza in più vasta cerchia, il Collegio Cicognini di Prato. Alludiamo al risonante nome di Gabriele d'Annunzio. Per un decennio, dal 1874 all' 84, allora giovanetto dal « corpo scarno come un alberotto di gabbia » e dai « folti riccioli apollinei » il Pescarese visse, studiò, sperò e compì le sue prime prove nel Collegio toscano. Sì, questo è certo un motivo di lustro per l'Istituto; ma convien ricordare altri suoi allievi non meno celebri, quali Bettino Ricasoli e Ubaldino Peruzzi e Giuseppe Mazzini, il triumviro del '49, e illustri come i generali Mocenni e Mazzucchelli e venerandi come il cardinale Parrociani. E poi non per nulla Don Francesco di Antonio d'Annunzio, padre di Gabriele, aveva scelto, fra i tanti, proprio quel Collegio. Lo disse egli stesso scrivendo in quell'occasione al Rettore Merzario: « *La fama che suona intorno e le relazioni avutemi da uomini distinti in lode di codesto Real Collegio affidato alle cure della sua direzione, mi ha posto forte in cuore il desiderio di porre costà ad istruire ed educare un mio figliuolo...* ». La fama dunque era già grande, diffusa, assodata, come ben si spiega con la bella età del Collegio, che già contava allora due buoni secoli.

Quello che ne determinò la vita, nel 1666, fu un atto d'ultima volontà e un evento di morte avvenuto nell'anno medesimo, allorchè il canonico Francesco Cicognini, giunto al termine dei suoi giorni, elesse eredi delle sue sostanze i Padri Gesuiti, disponendo che servissero soprattutto all'educazione e all'istruzione dei giovani pratesi. Il di lui nome venne pertanto legato al Collegio che, col concorso d'altri due egregi cittadini — il sacerdote Fazi e il signor Lorenzo Nicolai, — iniziò la sua opera nel 1619 in un ampio ma disadatto casamento chiamato il Palazzotto, in attesa che fosse condotto a termine il grande edificio cominciato a costruire nel 1692.

Architetto principale fu il milanese G. P. Arrigoni, il cui disegno subì però non lievi modificazioni. A parte dette modifiche, alcune volte non troppo felici, l'edificio appare d'una innegabile grandiosità, e magnifico è il panorama che si coglie dal suo piano superiore.

Il nome del Cicognini, ch'era stato quello d'un operoso prelato, segretario di cardinali e canonico d'un tempio trasteverino, cominciò presto a simboleggiare un ameno sito e un fertile centro di studi; sulla maschia colonia giovanile regnava austera la disciplina che per circa un secolo v'imposero i Gesuiti, e poi i sacerdoti comuni, i quali con varia vicenda di fortuna tennero il collegio nel tempo del governo granducale (con una parentesi di dominio francese), indi sotto l'usbergo sabaudo dell'Italia unificata e redenta, fin che nel 1862 lo si pose alla pari degli altri istituti del Regno riordinati dalle nuove leggi e nel

IL MAESTOSO SALONE DI RICEVIMENTO DEL COLLEGIO TOLOMEI DI SIENA.

1883 lo si dichiarò Convitto Nazionale.

Sin dai primi tempi v'accorsero numerosi gli alunni, richiamati dalla serietà con cui vi si compivano gli studi sotto la guida d'insigni maestri ed educatori, tra i quali basta ricordare l'autorevole nome di Atto Vanucci; e si comprende come a una scuola siffatta maturassero sane e colte falangi di giovani pervasi di nobili sensi, umani e patriottici, come si vide nella grande guerra alla quale i « cicognini » offersero largo tributo di vite, mentre le aule dell'Istituto si trasformavano in corsie ospedaliere.

Ancora in Toscana brilla d'antica e splendida luce un altro focolare del sapere: il Collegio Tolomei di Siena, ideato dal conte Celso Tolomei nel 1628 a vantaggio dei giovani nobili e aperto nel 1676 con dieci alunni, saliti l'anno dopo a ventinove e poi a numero sempre maggiore, contando i più bei nomi dell'aristocrazia e accogliendo giovani dalle più varie località d'Italia e d'Europa.

Da principio ebbe esso la sua sede in alcune case vicine al palazzo del fondatore, ma nel 1683, per il cresciuto numero degli alunni dovette cercare sede più ampia e passò nel magnifico palazzo Piccolomini delle Papesse attuale sede della Banca d'Italia, di dove, nel 1820, si trasferì nel sontuoso convento degli Agostiniani a cui è annessa una bella chiesa con dovizia d'opere d'arte. Il Collegio Tolomei patì una breve pausa dal 1876 al 1882 e in tale anno, ripigliando il suo cammino, assume il nome e la forma di Convitto Nazionale.

E come questo quanti e quanti altri, nella nostra Patria madre di dottrina: dal Collegio Nolfi di Fano al Cutelli di Catania, dal Convitto di Cava dei Tirreni a quello dell'Abbazia di Montecassino, e via via ai molti di cui in questo scritto — già tanto abbondante — non è possibile, non che trattare, neppur far cenno. Ci basta, almeno per ora, aver ricordato, come appunto ci eravamo proposti, alcuni dei maggiori Santuari della cultura italiana, ai quali, ne siam certi, molti Italiani con noi volgeranno un pensiero commosso, riverente e riconoscente.

U. TEGANI.

(fot. Piacentini, Piandelagotti)

LE ALPI APUANE VEDUTE DAL CARDOSELLO.

IL SANTUARIO DI UN RE DELLA SCOZIA

S. PELLEGRINO DELL'ALPE

Al sollecito ed impavido viandante del Medio Evo, che dalla pianura padana voleva risalire lungo il naturale cammino della Secchia verso il nudo crinale dell'Appennino, per sfociare, attraverso la Garfagnana, in Val di Serchio, era imposta l'ascesa del sommo valico di S. Pellegrino, che unisce l'Emilia con la Toscana. La strada, non dissimile dagli altri cammini alpestri di allora, sembrò *iniqua* all'Ariosto, quando fu inviato dagli Estensi governatore a Castelnuovo; nè migliore dovè apparire agli altri poeti cortigiani, cui la necessità fece vestire le mentite spoglie di rettori di province: il Tassoni e il Testi. Comunque l'Ariosto, insieme con gli altri molteplici ricordi del suo governo garfagnino, che non fu tanto triste quanto vorrebbe far credere, tramandò la fama di quel valico, che, ad oltre mille cinquecento metri, più volte dovè superare coi noti versi:

dall'altre parti il giogo mi circonda
che fé d'un pellegrin la gloria noto.

Chi fu dunque il pellegrino che illustrò sin dall'alto Medio Evo col proprio nome questa aspra vetta della spina dorsale d'Italia, il monte S. Pellegrino? Una fantastica leggenda, ritenuta nebulosa dai Bollandisti, ma così cara agli artisti ed ai poeti che ne ravvivarono i mistici episodi, narra che il tanto atteso figlio di Romano e di Plantula, regnanti della Scozia cristiana, dovendo succeder loro sul trono, domandò ai sudditi: — Quanto durerà la corona che mi offrite? — Ed alla risposta: — Fino alla morte! — replicò: — È troppo breve tempo: io voglio scambiarla con una corona immortale.

Il giovane principe abbandona d'allora, e per sempre, patria e parenti, ed inizia uno di quei lunghi ed aspri pellegrinaggi di penitenza attraverso l'Europa e la Palestina, senza altra guida che il suo bordone, e senza altro aiuto che la carità degli ospizi. Elude gli agguati dei ladroni, supera le insidie dei demoni, vince la prova del fuoco davanti al Soldano; gettato in mare, naviga sul pro-

(*fot. Piacentini, Piandelagotti*)

SAN PELLEGRINO - PANORAMA DALLA VIA VANDELLI.

prio mantello fino ad Ancona, donde sale sul monte Gargáno per accogliere dall'Arcangelo S. Michele il comando di raggiungere la *selva tenebrosa* dell'Appennino.

Eccolo dunque sull'alpe, da lui aperta e benedetta fra l'alta valle del Serchio, e le vette brulle del Cusna, del Rondinaio e del Cimone, declinanti giù pel Frignano alla pianura emiliana: l'alpe austera per lui detta di S. Pellegrino, fatta di vento, di pietra e di cielo, e che scioglie il mantello di nevi solo per infioccarsi dei ciuffi delle trepide faggete, solitarie come oasi nelle radure flave. Sotto il santuario, costruito innanzi il Mille, nel luogo ove l'asceta, rispettato dalle fiere ed amato dagli uomini, conchiuse la vita centenaria nel 643, in una celletta scavata nel tronco di un albero, si protende verso la merlata e turrita chiostra della catena delle Apuane un precipite scoglio, detto *il molo*, sul quale una piccola edicola accenna, solitaria nello spazio, il cammino perenne degli astri. Di là scende a valle, per Castiglione e Castelnuovo, l'abbandonata via Vandelli, che è quella stessa che taglia il sagrato della chiesa, centro coi suoi alberghi della estiva colonia, e poi ridiscende dall'opposto versante al Passo delle Radici per allacciare la provincia di Modena con quella di Lucca. La diffusione della fama del Santo provenne appunto da questo valico alpestre, passo obbligato a chi voleva e tuttora vuole abbreviare il cammino dalla valle padana agli sbocchi tirreni; perciò a fianco della chiesa, ch'ebbe nei secoli più ricostruzioni, si aprì, fin dall'alto Medio Evo, un ospedale od ospizio per i viandanti, che, dotato di largo censo, sopravvisse sino al secolo scorso, avendone il giuspatronato la illustre famiglia dei conti De Nobili di Lucca.

Nè furono solo randagi pellegrini o doviziosi mercanti gli ospiti di questo albergo, precursore di quelli ormai centenari della famiglia Lunardi; perchè l'ampia fioritura letteraria e storica, sbocciata da quella cima, ricorda nomi illustri e più disparati, da Lodovico il Bavaro a Pietro Leopoldo, dalla Contessa Matilde ad Alessandro III, da Cristina di Svezia a Bianca Cappello che, fuggitiva da Venezia, trovò rifugio in quel « xenodochio » nel colmo dell'inverno del 1573, durante le prime notti delle sue infauste nozze con Pietro Bonaventuri.

Vi sostò anche Michelangelo, quando volle trarre *i bianchi marmi* dall'alpe di Luni per infondere il suo genio nella *materia prometea;* meglio ne godè il ricordato poeta d'Or-

SAN PELLEGRINO DELL'ALPE (M. 1525) LA CHIESA E L'OSPIZIO. (*fot. Piacentini, Livorno*)

lando l'ospitalità gentile, offertagli con un saporoso convito da gentiluomini lucchesi, dopo il suo incontro col famigerato, ma cortese masnadiere Filippo Pacchione.

Un altro vate, massimo fra i grandi, doveva salire lassù all'eremo di S. Pellegrino nella sola compagnia dei suoi fantasmi, per ricercare invano fra le balze fiorite di mirtilli e nell'immensa armonia del creato la sospirata tregua allo spirito infermo. P. B. Shelley, certo richiamato dal nome del principe scozzese, durante il soggiorno ai Bagni di S. Giuliano nel 1820, ricercò le vestigia di lui, ascendendo a piedi e sotto il sole di agosto la giogaia del monte per la vecchia strada Vandelli. E colassù raccolse, senza dubbio, le fila della miracolosa leggenda di S. Pellegrino, che trasformò con l'empito dell'anima universa nella sua grandiosa fantasia della *Maga dell'Atlante*. Le fonti del poemetto, concepito in quella faticosa gita alpestre, e scritto immediatamente nei tre giorni successivi al suo ritorno — come informa Mary Shelley — non sono dunque da ricercare solamente nelle ottave dell'Ariosto, del Tasso e del Forteguerri; bensì nella storia del santo pellegrino della Scozia, allora cantata dai rozzi aedi sul sagrato della sua chiesa, e diffusissima oggi in popolari libretti a stampa. Come il solitario asceta del monte, la Maga regna fra cielo e terra nel suo divino speco, ove le fiere vengono mansuete a farle omaggio, e dove ella si raccoglie, al pari di S. Pellegrino, nella contemplazione dei misteri dell'infinito, per discendere poi dall'errante viaggio negli astri a molcere il dolore degli uomini con le arcane visioni dell'al di là.

***

Sogni di poesia e follie d'amore, giubilo di simposî e fremito di morte, invocazioni di sofferenti ed esultanza di graziati ripeterebbero dunque, se avessero favella, le aride pietre dell'ospizio e del tempio di S. Pellegrino. Della prima piccola chiesa, ricordata nei documenti fin dal 1100, e che fu una cella agostiniana, perfettamente orientata, come dimostrano i resti della fronte, è stata anche ricuperata e messa in evidenza la rozza vasca del fonte ad immersione, fregiata del serpente che morde il fatale pomo. Fra gli altri ruderi di pietra e di marmo sono affiorati capitelli romanici e lesene elegantissime, che forse Matteo Civitali intagliò a fogliami lanceolati e fioriti, per quel tempietto snello

(fot. Piacentini, Livorno)

INTERNO DELLA CHIESA DEI SS. PELLEGRINO E BIANCO IN GARFAGNANA.

e forbito, da lui lavorato a lunghe soste dopo il 1475, anno in cui l'urna centrale raccolse le reliquie del Santo e del suo misterioso compagno, chiamato Bianco dalla tradizione.

Il vago sacello, già eretto come altri quasi a metà del tempio, fu scomposto e ricostruito imperfettamente nella tribuna, togliendogli l'ornamento più insigne dell'urna, sormontata dal busto, vivo ed ispirato del santo Pellegrino. Questa arca, illustrata dall'epigrafe dedicatoria di Giacomo De Nobili e datata sul coperchio col 1473, fu murata troppo in alto nel coro per essere visibile, e sostituita nel tempietto da un macchinoso sarcofago di legno indorato, dietro i cui cristalli sono continuamente esposti ai fedeli ed ai curiosi i sacri resti, rivestiti di orpelli, dei due inseparabili compagni di penitenza terrena e di gloria celeste.

L'ENIGMATICO ALTORILIEVO DELLA CHIESA DI S. PELLEGRINO.

Della pietosa riunione delle ossa e dello strano travestimento alla supposta foggia di re scozzese e del suo scudiero, fu autore il secolo della sbrigliata fantasia, il Seicento, che per le mani dell'anatomico lucchese Girolamo Cremona concesse alla pubblica vista i corpi santi ricostruiti di questi e d'altri pellegrini Scoti al Volto Santo, come S. Silao, S. Frediano, e dell'armeno S. Davino.

Non sono solamente questi i tesori del santuario, meta di pellegrinaggi numerosi durante il mese di agosto, ed anche di compagnie religiose, provenienti a piedi e salmodiando da Lucca, da Reggio e da Modena. Nella sacrestia è stato trasferito un cu-

IL TEMPIETTO DI MATTEO CIVITALI CON L'URNA DEI SS. PELLEGRINO E BIANCO.

rioso altorilievo in pietra arenaria, ch'è un saggio non solo della primitiva scultura delle maestranze rustiche della montagna nei secoli IX-XIII; ma è anche un documento d'iconografia storica e liturgica. Senza pretendere di risolvere ciò che all'illustre archivista della Vaticana, Angelo Mercati, è sembrato un enigma in una sua dotta pubblicazione su quel santuario, la rozza rappresentazione, forse più tarda di quanto a prima vista apparisce, poichè è nota la persistenza degli elementi arcaici nei rudi lapicidi, può raffigurare il gran papa Alessandro III — che avrebbe dimorato sul luogo tre mesi, secondo la leggenda, per sfuggire la persecuzione del Barbarossa — nell'atto di concedere, memore di quel soggiorno, l'indulgenza plenaria al pellegrino contrito, che ha raggiunto per le calende di agosto il monte del perdono e dell'ascesi. Che la figura jeratica benedicente, tramandante la grazia di tale concessione, rappresenti nel pio pensiero dell'inesperto autore l'alta potestà del Pontefice, è attestato dal resto della tiara spezzata, il cui cerchio, apparentemente in origine gemmato, corona ancora la sua testa; mentre l'emblema stretto al petto con la sinistra può essere il rotolo della pergamena spiegata a mostrare il privilegio concesso. La figura in piedi del *Sacerdos magnus* ha poi dietro a sè, per conferma della augusta persona, la linea d'un trono o di una cattedra di regale maestà.

Di fianco a questo rozzo, ma interessantissimo altorilievo, che forse decorò una volta la facciata del celebre santuario, è un non meno enigmatico resto di un piccolo capolavoro dell'arte del Rinascimento, che servì nel Settecento a tramandare con le sole iniziali il nome di un De Nobili, rettore del tempio e del suo spedale. È, se non erriamo, la base di un tabernacolo per il SS. Sacramento, oppure per gli Oli Santi, finemente disegnato e decorato ai lati da due piccoli genietti nudi ad ali spiegate, che sembrano rapiti da un sarcofago romano. Se la epigrafe murata nella chiesa da Leonello De Nobili, il 1462, non si riferisce con maggiore probabilità all'avvenuta ricostruzione della chiesa — anche per analogia con l'iscrizione di S. Michele a Pieve Pelago — non potrebbe far meraviglia che fosse quello l'*opus* ricordato dallo stesso committente Leonello. Il quale, congiunto del grande pontefice Niccolò V, ed al pari di lui amante delle lettere e delle arti, può essere stato, secondo l'autorevole giudizio dell'illustre critico Angelo Mercati, l'autore del

(fot. Piacentini, Livorno)

IL LAGO SANTO.

rifacimento umanistico della leggenda di S. Pellegrino.

***

L'alpestre rifugio, lieto ritrovo di colonie estive lucchesi ed emiliane, sempre accolte con tanto gentile e semplice cordialità dal buono e bravo Pacifico Lunardi, è centro di gite stupende a chi ami raccogliersi solo, o in gradita compagnia, dinanzi alla vista dei liberi e commoventi scenari della natura. Il territorio ampio, solenne nelle sua asprezza, che ascende e trasporta quasi insensibilmente fino ai duemila metri sul livello del mare, apparisce da S. Pellegrino e dalle prossime sommità appunto come la distesa di una marina sconvolta dai venti, coi quali non è raro vedere e sentire unita la tormenta dell'alpe.

Nelle fresche mattine d'estate bisogna cercare il sole sul sagrato, ingombro delle baracche posticce dei venditori di ricordi del Santuario, fra i quali, immancabile per ogni viandante che fin lassù è montato, sospinto dalla pietà religiosa o dal desiderio di quiete, il fiore di S. Pellegrino. Ma è meglio coglierlo, naturale e spinoso il vero fiore del cardo, pungendoci le mani come negli aspri roveti della vita, sul monte stesso dove germina a chiare distese, e ch'è detto per ciò il Cardosello. Il *folclore* della montagna accompagna nella breve passeggiata additandoci la macia del *giro del Diavolo*: un cumulo di pietre, trasportate a peso di spalla dai devoti pellegrini, sospirosi d'indulgenza ai loro peccati, nel luogo ove gli spiriti dell'Averno, dopo avere assalito invano il povero, ma felice eremita, distaccato da tutte l'umane parvenze, per dispetto gli fecero fare, con un violento urto, tre volte il giro della scogliosa radura. Proseguendo, si scoprono i singolari « giardini inglesi », formati di alti cespi di faggio, disposti a capricciosi sentieri ed intorno a brevi piazzali, così da emulare l'ombroso recesso di un parco inglese. Qui si danno convegno, come sull'ardue vette del Rondinaio e di Prato Fiorito, le streghe di Lucca per danzare, coi demoni cornuti e dalle zampe di capro, le sarabande notturne, delle quali è un'eco poetica e musicale nelle strofe dello Shelley medesimo, e nelle *variazioni* del Paganini, anch'esso ospite della sottostante Val

(*fot. Piacentini, Piandelagotti*)

IL PRATACCIO DI S. PELLEGRINO.

di Lima. Nel più fitto della boscaglia, che di qua ammanta i gioghi precipiti, si scopre scolpita in grandi proporzioni sulla roccia la croce vajata di Paolo Guinigi, il signore magnifico di Lucca, collocata lassù come a termine dei suoi territori.

L'antico nome dato al luogo di *termae Salonis* e che fece fantasticare sulla esistenza di acque termali, potrebbe dunque riferirsi meglio ad un consimile termine, eguale a quello che lo stesso Guinigi fece rimuovere a S. Pellegrino nel 1426.

Discendendo dall'opposto versante, sono meta di superbe gite il Lago Santo, ad oltre mille e cinquecento metri, soffuso nelle sue frigide acque di smeraldo dalla leggenda del cacciatore di lupi, che spregiando il richiamo della squilla alla Messa, inseguì la fiera sul ghiaccio, e con quella s'immerse nell'aperta voragine. Più dolce è l'altro racconto, cantato dal compianto Testoni, anch'esso amico fedele di queste montagne, dei due infelici fidanzati, che dopo essersi a lungo vagheggiati dalle opposte sponde, spinti dal desiderio si gettarono a nuoto nel lago, e perirono abbracciati nel purissimo talamo, poi benedetto e fatto santo.

Altre lusinghiere ascensioni si possono compiere, sempre da S. Pellegrino, al Libro Aperto, al Giovio, al Rondinaio, scendendo di là per le Tagliole a Fiumalbo, e montando a vedere i due mari d'Italia dalla suprema sommità del Cimone. Più facili diporti sono le escursioni ai paeselli alpestri di S. Anna, di Piandelagotti e di Civago, la patria di Umberto Monti, storico e poeta della sua montagna, sostenitore tenace della nuova viabilità, che per il Passo delle Forbici dovrebbe congiungere le due valli, ancora divise, del Dolo e del Secchiello.

Ma senza spingersi tant'oltre, gli ospiti sedentari di S. Pellegrino possono indugiarsi nella visione sconfinata del panorama, veduto dalla via serpeggiante che porta al passo delle Radici, rasentando la base della Croce degli Estensi; possono sostare alle fontanelle dette di S. Pellegrino e di S. Bianco; o meglio discendere all'altipiano erboso del Prataccio, che fu il luogo del preferito riposo, sotto una tenda, al caro e fedele amico di Giovanni Pascoli, il povero Alfredo Caselli. Nel luogo ove lo sorprese la morte, il 15 agosto 1921, la pietà degli amici e l'arte di Leonardo Bistolfi eressero alla sua indimenticata memoria un piccolo monumento, fregiato dei versi del Poeta di Castelvecchio:

(*fot. Piacentini, Piandelagotti*)

IL MONTE CUSNA (M. 2125) VISTO DAL PRATACCIO.

(*fot. Piacentini, Piandelagotti*)

LA CROCE DEGLI ESTENSI.

Se tu sei nulla, noi siamo nulla,
Chè in tutto, Alfredo, simile io t'amo...

La musa della montagna fiorisce ancora qui intorno fra i liberi armenti, nelle strofe improvvise di una povera pastora, emula di Beatrice del Pian degli Ontani e di quella Divizia, ammirata fra questi monti dal grande Montaigne.

La villeggiatura romita dell'alta montagna lucchese riserba la sorpresa di un altro nome. La sala dell'Appennino, che raccoglie la colonia estiva, spiega la gloria di un celebre pioniere della aereonautica, Vincenzo Lunardi, primo a volare nell'Inghilterra e nella Scozia con le sue mongolfiere, guidate per la direzione del volo da un sistema alato di remi. Perciò, quando il vento turbina e il nevischio imbianca la cima dell'alpe, è un dolce riposo ascoltare dal buon Pacifico Lunardi, nel canto del fuoco, allietato da una bottiglia di lambrusco, lo strepitoso racconto delle avventure di cielo, di terra e di mare incontrate nel mondo da quell'altro Lunardi, ghermito a volo dalla morte in Lisbona, nel p[illegible]no trionfo della gloria e della sua giovin[illegible]

Ma se il mal tempo insiste, e la noia p[illegible]ge l'ospite, che non cerca e non vuole fe[illegible]si compagni di un'ora, il rifugio miglior[illegible] la gran nave del tempio, lì accanto, ne[illegible] quale il sentimento e la fantasia possono [illegible]beramente navigare nei mari più spaziosi [illegible] assoluti dell'infinito. Là tutto è pace e sile[illegible]zio. Il conforto scende da vie sconosciute, [illegible] salite solo col desiderio dell'anima. Le lamp[illegible]de e i ceri votivi, ardenti intorno al sarcofa[illegible]go d'oro, esprimono questa arsura, che [illegible] calma nel ritmo delle antiche preghiere. Pel[illegible]legrino e Bianco sembra che ascoltino e[illegible] esaudiscano. L'uno di fianco all'altro, com[illegible] due militi caduti trafitti nel petto, riposano sul letto rosso damascato, dormendo il sonno senza fine e felice, perchè addormentati si[illegible]curi nel Signore eterno della verità e della vita. Non sono morti, dice l'elogio scolpito sull'urna: *Ecce: isti vivunt in Deo!*

EUGENIO LAZZARESCHI.

Per gli automobilisti che si recano all'estero

Il servizio trittici del T. C. I. con polizza di garanzia

È noto che gli automobilisti che intendono compiere un viaggio turistico all'estero a bordo della propria vettura dovrebbero versare temporaneamente al fisco straniero il dazio di importazione della macchina, ammontante a qualche migliaio di lire. Per evitare i molteplici inconvenienti e intralci che derivano da tale sistema è stato istituito il servizio dei *trittici* (per il passaggio nel territorio di un solo Stato) e dei *carnets de passages en douane* (per l'attraversamento di più Stati), che viene disimpegnato dal Touring in favore dei propri Soci. Tale servizio, che in un primo tempo richiedeva il deposito della cospicua somma presso la Direzione del Touring, è reso ora ancor più comodo dalla istituzione della *polizza di garanzia*, la quale dispensa l'automobilista da qualsiasi versamento mercè la stipulazione di un apposito contratto di assicurazione presso le Agenzie delle seguenti Compagnie, nelle varie città del Regno: *Assicurazioni Generali, Anonima Infortuni* (emanazione della precedente); *Riunione Adriatica di Sicurtà; Assicuratrice Italiana* (emanazione della precedente); *Assicurazioni in Italia* collegata con l'*Istituto Nazionale delle Assicurazioni; Ermes*.

Queste Società, dietro pagamento di un modico premio di assicurazione, si fanno garanti dell'ammontare dei diritti doganali che il Contraente fosse tenuto a versare al T. C. I. in dipendenza del trittico o del *carnet*. Gli uffici del T. C. I. forniscono gratuitamente consigli, informazioni e moduli per le pratiche inerenti al *certificato internazionale per autoveicoli* e al *permesso internazionale di condurre*, necessari agli automobilisti per circolare all'estero, ed hanno in vendita la *targa internazionale* pure indispensabile a tal uopo.

I trittici e i *carnets* vengono rilasciati ai nostri Soci presso la Sede centrale del T. C. I. in *Milano* (Corso Italia, 10), presso l'Ufficio del T. C. I. di *Torino* (Via Carlo Alberto 45-47), presso gli Uffici C. I. T. di *Roma, Genova, Firenze, Venezia, Verona, Rapallo, Zara, Cortina d'Ampezzo;* presso l'Ufficio E. N. I. T. di *San Remo;* presso l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo della Venezia Giulia di *Trieste;* presso l'Ufficio Viaggi e Turismo di *Trento;* presso gli Uffici della Navigazione Generale Italiana di *Roma, Genova* e *San Remo.*

UNA GRANDE ESCURSIONE DEL TOURING IN ERITREA, NEL SUDAN E IN EGITTO

(6 Novembre - 11 Dicembre)

Nel ricco serto delle escursioni organizzate e realizzate dal Touring Club Italiano durante il quarantennio (prossimo a maturare) della sua fervida attività, quella che sta per inserirvisi e che oggi qui si annuncia è certamente la più complessa e la più ardita. Molte altre volte le comitive composte e guidate dal Sodalizio si sono spinte per mari e per terre, oltre i confini della Patria, ma non mai così lontano, non mai sino alle soglie delle zone equatoriali e quasi nel cuore di quell'Africa che è ancor chiamata misteriosa. Ed è questo appunto, è questa bella e seducente scorribanda che si prepara, che si promette per lo scorcio d'autunno, che si garantisce con quella serietà e solidità di organizzazione che è ormai propria delle manifestazioni del Touring. Raggiungere e percorrere l'Eritrea e di là risalire attraverso il Sudan e l'Egitto, seguendo il corso del Nilo e navigandolo in parte, sino a sboccare presso il suo estuario sul litorale nord del continente: tale in sintesi lo spettacoloso programma. Un periplo marittimo e terrestre intorno a un estesissimo settore africano; un viaggio di migliaia di miglia per acqua e di migliaia di chilometri per terra; con tutti i mezzi, vecchi e nuovi di locomozione, dal piroscafo al battello, dal treno all'automobile, vivendo a bordo o in ferrovia, in carovana o in albergo, superando le montagne, attraversando i deserti, visitando gloriose rovine e città e paesi in pieno rigoglio di vita, in una fantastica varietà d'altitudini e di climi, di razze e di costumi, in un continuo rinnovarsi d'orizzonti e di panorami. Visione affascinante, nel suo poliedrico splendore.

Un sogno traducibile in realtà.

È un viaggio che tocca due continenti (l'Europa e l'Africa, non senza lambire l'Asia, là dove un solco la separa dal suolo dei Faraoni), che comprende quattro mari (il Tirreno, l'Jonio, il Mediterraneo, il Mar Rosso) e quattro Paesi diversi: l'Italia nelle sue fulgide costiere, l'Egitto, il Sudan, l'Eritrea. Tutto questo in trentacinque giorni — dal 6 novembre all'11 dicembre — dei quali tredici si trascorreranno in mare tra l'andata e il ritorno, undici in Eritrea, quattro nel Sudan e sette in Egitto, così che il tempo appare equamente distribuito secondo l'importanza e il pregio dei luoghi da visitare, assegnandone, com'è giusto, la maggior misura alla regione che naturalmente ci sta più a cuore, per i vincoli patriottici e sentimentali che ad essa ci legano: l'Eritrea.

Questa è la vera e degna meta del viaggio: la nostra Colonia primigenia, quella che innanzi ad ogni altra si dischiuse alla legittima espansione d'Italia e che vanta una storia semisecolare di ardimenti e di sacrifici, e che, nella buona come nell'avversa sorte, sempre valse a tenerci presenti e operanti al cospetto delle Nazioni, quasi simbolo delle italiche fortune. Altre plaghe s'aggiunsero di poi al nostro dominio d'oltremare; e a quelle meno remote da noi — la Tripolitania, la Cirenaica, Rodi e il Dodecaneso — non mancò il Touring di condurre reiteratamente nuclei dei propri Soci. Ma restava sempre nel desiderio la lontana e fiera Colonia madre. Ora, finalmente, la lunga aspirazione sarà appagata. Quasi a sottolineare il significato dell'escursione e come un doveroso omaggio, è al lido eritreo che il nostro convoglio turistico s'avvierà direttamente, come alla prima e più ambita meta. Al sentimento che c'infiamma corrisponde quello che anima i reggitori della Colonia, i quali hanno accolto con entusiasmo il nostro proposito e ne hanno reso possibile l'attuazione più sicura, affidando ad una speciale Commissione, comprendente il Console del Touring, ing. P. Reviglio, l'incarico di un giro di controllo per la scelta dell'itinerario migliore: cooperazione preziosa, su cui riposa la nostra certezza nella felice riuscita di questa visita.

Essa costituisce senza dubbio il più richiamo, la nota più vibrante del progr ma e il suo suggestivo appello non potrà stimolare i nostri gregari fedeli, ansiosi di noscere anche questo diletto lembo di Pa di cui riporteranno in cuore un indimenti le ricordo.

Se poi vi si aggiunge tutto il resto che grandiosa escursione offre lungo le tappe una immensa contrada ricca di attrattive riche ed archeologiche, artistiche e paesi che, colma di memorie, generosa di sorp se emozionanti e di sensazioni squisite; se considerano le condizioni d'ordine, di disci plina, di comodità, di conforto che, per l'a trezzatura e le cure del Touring, presiede no al suo regolare svolgimento, dai traspo ai pasti, dagli alloggi alle guide; se si tie conto infine della relativa tenuità della spe sa per un viaggio così vasto per estensione e per durata e così denso di sviluppi, non è da dubitare che molti saranno a sentirsene attratti, come dalla malìa d'un magnifico so gno, ch'è però abbastanza facile tradurre in saporita realtà.

Appunto in vista di questo moltiplicarsi di domande d'iscrizione (che il Touring si atten de e che sicuramente riceverà), è utile che diamo fin d'ora un prezioso avvertimento agli interessati: *affrettarsi* a prendere una decisio ne. Le iscrizioni, infatti, per necessità logisti che facilmente intuibili, dovranno essere li mitate ad un numero di *cinquanta* parteci panti e verranno inesorabilmente chiuse non appena sarà raggiunta tale cifra d'inscritti. Fare presto per non pentirsi poi. La quota d'iscrizione (per determinare la quale si è tuttora in attesa di alcuni elementi), si aggirerà fra le 7500 e le 8000 lire.

Ma meglio di ogni enfatico e, in questo caso, superfluo fervorino, valga la illustrazione, sia pur succinta, dell' imponente programma, che si potrà avere fra qualche giorno, ormai definito in ogni sua parte, facendone richiesta mediante invio di L. 1,— in francobolli.

SCHIZZO SCHEMATICO DELL'ITINERARIO DELL'ESCURSIONE DEL T. C. I. DALL'ERITREA, PEL SUDAN E LA NUBIA ALL'EGITTO.

(*fot. D'Aguanno*)

IL CONVENTO DI BAIDA E LA CHIESA. NELLO SFONDO: PALERMO, IL M. PELLEGRINO E IL GOLFO.

BAIDA

BAIDA, non conserva di arabo che il suono del nome, ma nessuna ruina, nessuna vestigia rimane a far rivivere nelle menti romantiche sogni di opulenze orientali o semplicemente a richiamare la modesta realtà del villaggio saraceno, avanguardia di Palermo, sulla strada che una volta, venendo da Trapani, passava da questa collina. I monumenti della pietà cristiana, chiesa, convento, ospedale, hanno sostituito quelli della vita orientale, vi si sono sopra elevati puri e solenni.

Baida disegna quella bella collina ai piedi di Monte Cuccio, dove pare ci sia stato una volta un villaggio arabo.... Ma quella che è realtà, magnifica realtà di oggi — come fu di ieri e sarà sempre — è la ricca bellezza della collina cinta di agrumeti, e l'incomparabile visione panoramica della vallata che le si stende ai piedi, fino al mare, fino alla baia di Mondello.

Appena si lascia Boccadifalco, il caratteristico paese arrampicato a metà costa, la strada si snoda verso l'alto fino a giungere alla spianata dove sorgono il convento e la chiesa, e procede oltre, in lievissima salita, fra pascoli e giardini di agrumi. Di tanto in tanto qualche modesta casetta o qualche solitario gruppo di villini mettono la loro nota chiara nel verde della vegetazione; spesso la via è aperta e il panorama si offre allo sguardo in continua varietà di aspetti a seconda dei punti di vista, ora limitata visione di agrumeti sul piano stesso della collina, ora ampio squarcio di valle coltivata, azzurrato dallo sfondo del mare, ora breve scorcio che lascia appena intravedere il lontano abitato di Palermo.

Ma dal terrazzo del convento, il panorama è completo, largamente aperto, e lo sguardo si spinge in lontananza fino al biancheggiare delle case di Palermo e al golfo superbo fra il Capo Zaffarano e la massa del Pellegrino, alla chiara ed evanescente baia di Mondello e, in mezzo, preziosa conca di smeraldo punteggiata d'oro, la valle opulenta, scintillante, colma di gioia e di ricchezza.

A sinistra il Monte Cuccio domina la ricchezza stesa ai suoi piedi, benevolo gigante ora chiaro da potervi contare e pietre e alberi nella purezza dell'aria, ora massa violacea nel pallore crepuscolare.

Spettacolo indimenticabile al crepuscolo:

(*fot. G. Pagano*)

BAIDA - ROTABILE PER ACCEDERE AL CONVENTO.

la luce si spegne lentamente, incendiando le lontane case di Palermo, illuminando le cime, mentre in basso gli aranci scintillano in un'ultima vibrazione, poi impallidiscono, si confondono, oscurandosi, con la massa della verdura; e i valori si capovolgono, la superba ricchezza, la pienezza di vita vibrante di luci, di scintillii, di colori, di fasto gioioso, si ammorbidisce e si attenua armonicamente, si fonde nell'atmosfera violacea, in una squisita serenità obliosa, in un senso d'infinito. Piccoli suoni lontani di gregge non vedute richiamano, come l'*angelus,* al raccoglimento.

Da questo indefinibile sentimento di spirituale misticismo, (che sembrerebbe contrastante in mezzo a tanto gaudio di bellezza dionisiaca, ma forse è da questa stessa materiato, per quella perfetta armonia spirituale che dalla bellezza trascende), forse furono soggiogati quei frati Benedettini che, primi, silenziosamente popolarono il convento fondato nel XIV secolo dal Conte di Modica, Manfredo Chiaramonti. Della bellezza primitiva del convento — cui in origine doveva essere annesso un grazioso chiostro sul tipo di quello di Monreale, stando alla testimonianza di due coppie di colonne scolpite che si vedono nella chiesa — poco rimane; oggi ha l'aspetto d'una fabbrica semplice d'archite[ttura] e bianca, seminascosta a chi giunga sulla [spia]nata della collina, scoprentesi interamente [in]vece, già dalla valle in una posizione [...]tevole nella sua verde cintura di agrumeti.

Un gruppo di cipressi, su uno sprone [...] basso che si protende verso la valle, mette [la] sua nota più cupa e austera, prediletto [luogo] di meditazione dei frati. Ma la clausura è [...]vera, e difficile è per i visitatori l'accesso [al]l'interno, tranne che sulla terrazza belvedere donde si domina la valle.

Aperta è, invece, alla pietà e all'ammirazione artistica la chiesa. Si protende, questa, [su]llo spiazzale con una facciata che ha sapore [di] vivace personalità pur nei noti e fondamentali motivi dell'architettura sicula del XIII-XIV secolo, gradevolmente adorna d'una bifora [a] cornice plurilobata e di teorie di archetti [e] di un curioso portichetto merlato ed aperto ad arcate acute.

Non altrettanto gradevole è l'impressione dell'interno della chiesa: trasformato e rab[berciato] attraverso i secoli, si presenta ora come quello di una modesta chiesuola di campagna, la cui povertà estrema non riesce ad essere velata neppure dagli ingenui ornamenti che le prodigano amorosamente i frati Francescani. Tutto, infatti, nella chiesa parla di povertà. Il pavimento è di vecchie mattonelle, le invetriate son guaste, i confessionali sghangherati, gli altari di legno tarlati, e le pareti e la vòlta sono state in tempi relativamente recenti ripulite e ridecorate, ahimè, in modo che farebbe preferire la rovina cadente. Non sarebbe forse in armonia con il luogo desiderare alla chiesetta di Baida opulenze di marmi e di metalli, di tessuti e di merletti; ma un restauro che ripulisse i muri dalla casalinga tinta azzurrina, per ridonar loro la seria fisonomia originaria e che riattasse il pavimento, sì, sarebbe desiderabile. E semplicità, vera ed elegante semplicità.

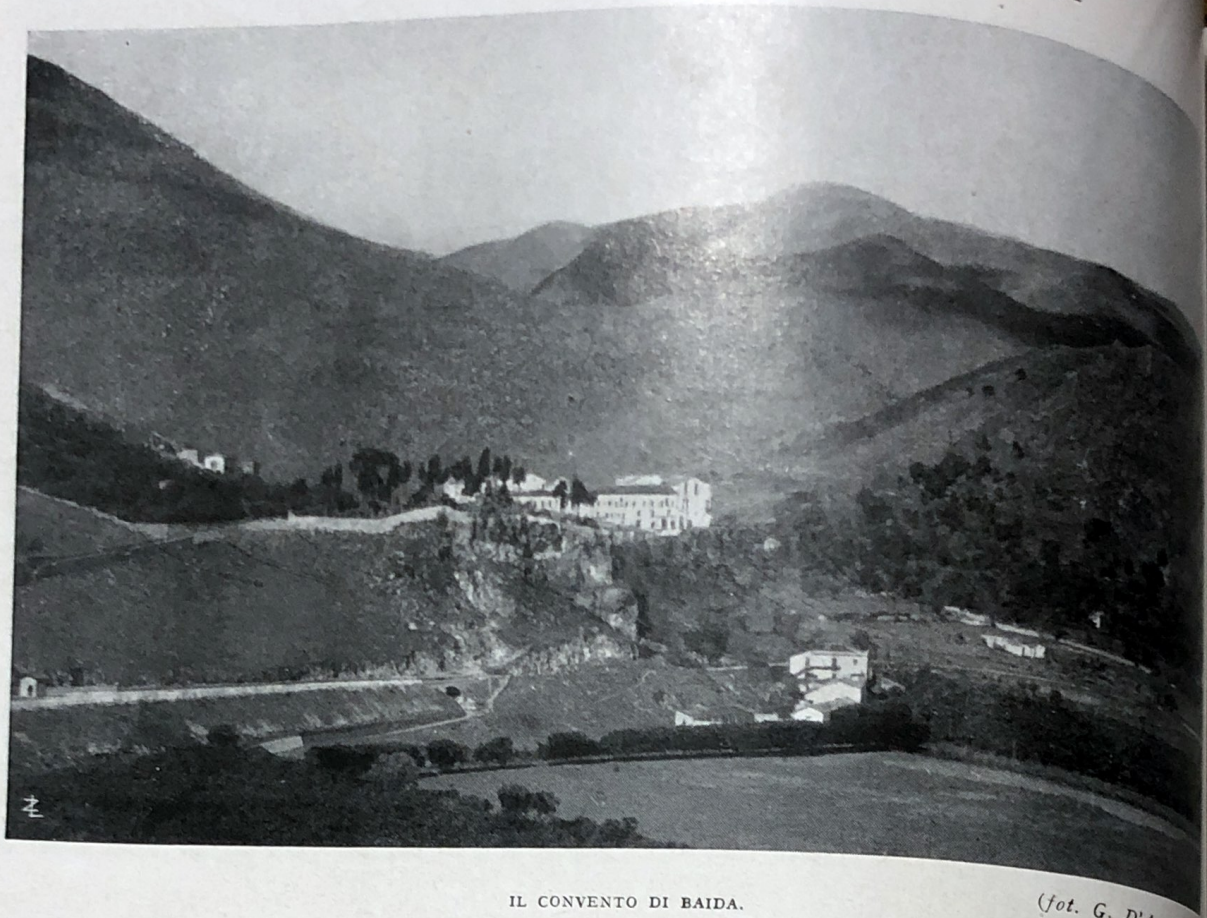
Ma è bene sorvolare sull'argomento, e notare le cose belle, che pur non vi mancano, benchè slegate, a ricordo dell'arte di vari secoli. Richiamano al '300 le due accennate coppie di colonne, cinte su tutto il fusto da rami di vite e di edera inframmezzati da figure umane ed animali, scolpite nei capitelli a rappresentare storie sacre; richiama al Rinascimento il bell'altare, il secondo a destra di chi entra, di marmo bianco decorato di rilievi rappresentanti Santi, Angeli e scene sacre

(*fot. G. D'Aguanno*)

BAIDA - LA PINETA DEL CONVENTO. (NELLO SFONDO: MONDELLO).

che, se non di finissima fattura attribuibile ai Gagini, è pure un pregevole lavoro che risente l'influsso di questi maestri siciliani. Un'opera che, invece, è attribuita proprio ad Antonello Gagini, al quale sarebbe stata commessa dall'arcivescovo Paternò, è il noto San

(*fot. G. D'Aguanno*)

IL CONVENTO DI BAIDA E IL MONTE CUCCIO.

IL CONVENTO DI BAIDA. (fot. G. D'Aguanno)

Giovanni Battista collocato sul primo altare a sinistra, ma che in verità, per la fattura fredda e pesante, non sembrerebbe un prodotto dello scalpello elegante di Antonello.

(fot. G. Pagano)
UN ANGOLO PITTORESCO DIETRO LA CHIESA DI BAIDA.

Ed ancora un pregevole ricordo del Rinascimento, del tempo in cui l'arcivescovo Paternò fece eseguire lavori e restauri per la Chiesa di Baida, è l'elegante portale decorato di candelabri e dell'iscrizione che consacrò i lavori « Io. Paternonius Catine oriundus archiep. Panhorm. D. VI ».

Curiose tracce ha lasciato il '700 con due di quei lavori di pazienza, che pur non avendo che scarso interesse artistico, formano la ammirata meraviglia dei più: due gruppi, scolpiti ognuno con abbondanza di figure umane ed animali, in un sol pezzo di marmo.

Ma, tornando fuori, nella fresca purezza dell'aria balsamica, con tutta la riverenza per l'arte umana, si è costretti ad ammettere che ben più squisita artista è stata in questo sito incantevole la natura.

Baida, è nome arabo che significa « la bianca »; bianco era forse il villaggetto orientale; bianca è la chiesa e il convento e la strada. Ma non è candore la nota dominante della collina e della visione: è scintillante splendore di cielo siciliano, di smeraldo e di oro.

JOLE MARCONI BOVIO

FOLCLORE TOSCANO

LA "FESTA DEI DONI" A SIGNA

A una ventina di chilometri oltre Firenze, colà dove il corso dell'Arno lambisce il monte detto della Gonfolina, in tempi remotissimi le acque del fiume dovettero trovare un ostacolo insormontabile nell'enorme macigno che ne sbarrava quasi completamente il deflusso, tanto che dovevano distendersi per tutto il piano superiore, formando un lago assai ampio, a cui serviva da emissario lo stretto canale prodottosi a piè del masso. Quell'angusto passaggio, donde sgorgavano le acque sovrabbondanti del lago, fu denominato, con parola molto probabilmente etrusca che ricorre in antichissimi documenti, *Exinea;* donde, per volgare corruzione, è derivato l'attuale nome di Signa, con il quale si è poi indicata tutta la valle a monte, anche dopo l'artificiale allargamento del letto del fiume.

Nel volgere dei secoli, il fondo della vallata venne a rialzarsi per i depositi copiosi che le alluvioni vi trasportavano; e vi è inoltre da pensare che la siccità estiva di qualche annata eccezionale abbia talmente abbassato il livello delle acque del lago, da fare intravvedere la possibilità di una bonifica ai proprietari dei terreni circostanti.

L'aria stessa doveva allora viziarsi e divenire irrespirabile a causa dell'umidità e della fetida melma di qualche tratto meno profondo, cosicchè dovette riconoscersi la necessità di aprire un passaggio più libero al corso del fiume, perchè le acque non ristagnassero; il che si ottenne tagliando la base del macigno che tratteneva la corrente. Le acque poterono allora defluire senza ristagni, producendo il prosciugamento del lago e il risanamento di tutta la pianura fiorentina, per l'innanzi in gran parte paludosa.

Opera di bonifica grandiosa, come si vede, di cui purtroppo non resta alcun cenno negli antichi testi, e di cui anzi storicamente non è neppure nota l'epoca di realizzazione; ma non è perciò meno evidente il lavoro dell'uomo, ingigantito dalla necessità, di cui sono sicura testimonianza, oltre alla conformazione geologica del luogo, anche i nomi rimastivi di Porto, Padule e simili.

Altri eruditi opinano diversamente, traendo la derivazione del nome di Signa da un fatto storico. Presupponendo anch'essi già avvenuta, col taglio del masso cui abbiamo accennato, la bonifica di questo territorio, dicono che Silla se ne impadronì nel suo passaggio dall' Etruria e, trovatolo fertile e ricco, lo donò

I RESTI DEL CASTELLO DI CASTRUCCIO, O DELLA LASTRA.

L'ANTICA CHIESA DI SAN LORENZO E IL VALDARNO FIORENTINO,
VEDUTI DALLA STRADA DOVE SI SVOLGE IL CORTEO RELIGIOSO PER LA FESTA DELLA BEATA GIOVANNA.

ai suoi seguaci. E, poichè l'atto di imperio con cui soleva compiersi la distribuzione delle terre conquistate, si indicava a quei tempi con le parole « assignare colonias », così il luogo n'ebbe il nome di Signa. A noi sembra tuttavia che la prima etimologia, derivante dalle condizioni topografiche, sia molto più convincente.

Comunque, è almeno certo che la parte abitata per prima non potè evidentemente essere la più bassa, esposta al pericolo continuo delle inondazioni; ma piuttosto la zona delle alture circostanti, a destra e a sinistra dell'Arno. E forse il primo nucleo di abitazioni sorse sul colle, che ancor oggi viene denominato « Il Castello ».

Ma quando più tardi, dato libero sfogo alla corrente del fiume e migliorate le condizioni del terreno, la pianura cominciò a popolarsi e fu costruito il ponte sull'Arno per facilitare il traffico tra le due sponde, il castello primitivo perdette molta della sua importanza, come tale, e restò solo come luogo di abitazione; mentre nel piano si sentì il bisogno di collocare sulla riva sinistra del fiume un baluardo capace di resistere alle incursioni.

Sorse allora il nuovo castello murato, oggi detto della « Lastra », sulla sinistra dell'Arno, la costruzione del quale fu forse determinata dalla necessità di difendere il passaggio del ponte, l'unico che prima del sec. XII congiungesse le due rive del fiume tra Firenze e Pisa.

Porto di scalo delle merci che si scambiavano le due città, cessando l'Arno a Signa di essere navigabile nella stagione estiva, gli affari quivi prosperarono; e non tardò ad aumentare notevolmente la popolazione anche dall'altra parte del fiume, in modo che fu necessario stabilirvi una chiesa, che certamente rimonta ai primi tempi della diffusione della fede cristiana, per i bisogni del culto: e fu questa dedicata al martire S. Lorenzo.

Più tardi, necessitando un tempio più vasto, fu costruita la Pieve di S. Giovanni Battista, alla quale restò annesso il primo, formando una unica parrocchiale col doppio titolo di S. Lorenzo e S. Giovanni.

Quando venisse edificato il Castello della Lastra, nè come si reggesse in principio, noi non sappiamo; certo si è che al tempo dei Guelfi e dei Ghibellini, i Guelfi di Firenze non tardarono a presidiarlo, data la sua importante posizione strategica rispetto alla loro città.

Ma, nel passaggio del celebre condottiero Castruccio Castracani, che intendeva rivendicare a sè il potere esercitato dagli Ottoni e

LA PIAZZA DELLA PIEVE IN UNO DEI GIORNI DELLA FESTA DELLA BEATA.

successivamente dagli Svevi, unitisi i Ghibellini a questo messo imperiale, vi posero assedio e riuscirono a sloggiare le forze della fazione avversaria. L'espugnazione avvenne nel settembre del 1325: e subito Castruccio, per dimostrare la sua potenza, vi fece battere moneta, segnandola con l'effigie imperiale, ma col nome suo.

Pose poi mano a restaurarlo, facendo frattanto frequenti scorrerie nella campagna circostante; ma già l' anno successivo decise di partire per maggiori imprese e, per non lasciar cadere di nuovo il castello in potere dei Guelfi, lo distrusse.

Compiutane la distruzione, come narra lo storico Giovanni Villani, e tagliato anche il ponte sull'Arno, il 28 febbraio 1326 con tutta la sua gente abbandonò il territorio di Signa.

Appena allontanatosi il formidabile nemico, non posero tempo in mezzo i Guelfi a tornarsene a Signa dove restaurarono come meglio fu possibile il castello, che rimase poi sempre e definitivamente in potere di Firenze, e ricostruirono il ponte.

IL PONTE DI MEZZO E IL PAESE DI SIGNA, CON LA PIEVE DI S. GIOVANNI BATTISTA SULLA DESTRA DELL'ARNO.

L'INGRESSO DEL SOMARELLO, RECANTE UNA BIMBA E I DONI DELLA COMUNITÀ, NELLA PIEVE DI SIGNA.

***

Premesso questo breve cenno storico sulla Patria della Beata Giovanna e sugli avvenimenti che si svolsero intorno all'epoca in cui ella visse, daremo ora qualche notizia della sua mirabile esistenza, avanti di parlare della « festa dei doni », che si celebra due volte all'anno in suo onore nel paese di Signa.

Non si conosce con precisione il luogo ove la Beata nacque, ma la tradizione è costante nell'affermare che essa abbia avuto i natali nel Castello di Signa — nè mancano argomenti probativi per accettarla — verso la metà del sec. XIII da oscuri genitori, che forse esercitavano l'agricoltura.

Un codice membranaceo del Quattrocento, d'ignoto autore, che si conserva tuttora nell'archivio della Pieve di S. Giovanni Battista, narra dei primi anni della sua giovinezza e dei prodigi che la Santa avrebbe compiuti in vita e in morte.

Appena raggiunta un'età che le permetteva di essere utile alla famiglia, fu addetta dal padre alla vigilanza del gregge, ch'essa conduceva a pascolare ogni giorno sull'opposta riva dell'Arno. La domenica si recava alla chiesa di S. Martino a Gangalandi ad ascoltare con somma attenzione la parola ispirata del parroco e pregava con gran fervore, dimostrando poi precoce intelligenza nello spiegare ai coetanei, che le facevano circolo attorno, quanto in chiesa aveva inteso.

Appartengono a questo periodo i due notissimi prodigi — a lei attribuiti dalla tradizione e raffigurati in varie pitture sacre dell'epoca — di quando Giovanna passò con tutto il suo gregge l'Arno in piena, facendosi una barca col suo grembiale, e di quando, durante un furioso temporale, potè riparare sè e i suoi compagni con tutti gli armenti sotto le fronde di una gran quercia, senza neppure bagnarsi.

Si è perpetuato il ricordo di questo episodio, costruendo presso il luogo dove sorgeva, non lungi da Malmantile, la quercia prodigiosa che fu abbattuta dal fulmine nel 1761, una cappella votiva: e si addita ancor oggi colà un gran quercione, nato quasi al posto dell'altro.

Giunta alla maggiore età, parve a Giovanna, rimanendo libera nel mondo, di non servire abbastanza bene il Signore, che ella invocava continuamente nelle sue preghiere; e volle scegliere perciò l'aspra via del romitorio.

L'Ordine Benedettino di Vallombrosa era allora celebre e possedeva un monastero in quel di Signa, dedicato a S. Mauro; perciò alcuni pensano che Giovanna si ponesse sotto la regola vallombrosana, mentre altri ritengono che prendesse il saio del Terz'Ordine Francescano nel famoso convento di Carmignano. Comunque, è certo che la pia pastorella scelse il suo romitorio in una celletta presso l'Arno, nel luogo oggi detto « La Costa », in parrocchia di Signa; e quivi, con

LA « COMPAGNIA » DELLA PIEVE DI SAN GIOVANNI
MUOVE INCONTRO AD UNA CONFRATERNITA CHE STA PER GIUNGERE NELLA PIAZZA.

appropriati riti, fu reclusa con la muratura della porta d'ingresso, mentre da una finestrella riceveva i cibi necessari al suo sostentamento. È molto probabile, inoltre, che l'abituro fosse addossato a un oratorio, donde la vergine devota riceveva l'assistenza religiosa.

La gente intanto si affollava intorno a quel povero tugurio, meta di continui pellegrinaggi, come se da esso scaturisse una virtù sovrana, capace di estinguere tutti gli odî, e di frenare tutte le cupidige di quel tempo di violenze e di lotte fratricide.

Dalla vicina città, non meno che dai luoghi più lontani, accorrevano tutti i sofferenti, attratti dalla parola confortatrice di quell'umile pastorella, che, pur nel suo ritiro, voleva venire in aiuto in mille modi a coloro che ricorrevano a lei. E la fiducia nelle sue preghiere e nelle sue virtù di taumaturga richiamò specialmente i più sventurati, oppressi da morbi ritenuti incurabili, o giunti all'estremo dello sconforto nelle inevitabili lotte della vita.

Appartengono a questo periodo altri prodigî, a lei attribuiti, che troviamo elencati nel codice sopra ricordato.

Non si conosce fino a quale età Giovanna vivesse, ma si conosce esattamente la data della sua morte, avvenuta il 9 novembre 1307, per il grave contrasto — in varî testi ricordato — che sorse allora circa il luogo della sua tumulazione.

Il popolo e il parroco di S. Martino a Gangalandi vantavano un diritto di preferenza contro la Pieve di S. Giovanni, per essere la Beata nata nella giurisdizione della prima parrocchia, e l'autorità diocesana ebbe poi a dar loro ragione. Senonchè, non appena il feretro contenente le preziose spoglie giunse a metà del ponte sull'Arno, che segnava il limite tra le giurisdizioni delle due parrocchie, si racconta che i portatori della bara non poterono procedere oltre, e, ritenuto ciò un nuovo prodigio col quale manifestavasi la volontà della Beata, il corteo ritornò su i suoi passi accompagnando la salma nella Pieve, dove fu poi tumulata.

Ora il corpo incorrotto di Giovanna riposa in un sarcofago di legno, dipinto nell'anno 1438 da Pietro da Gambassi, quando si procedette alla seconda, solenne ricognizione della salma della Beata, ed è esposto alla venerazione dei fedeli sopra un altare del maggior tempio di Signa, entro una cappella dalle pareti tappezzate di numerosissimi *ex-voto*.

***

Il culto della Beata Giovanna sorse subito dopo la sua morte, conquistando sempre maggior numero di proseliti, e le feste per l'anniversario della sua morte furono forse ripetute ogni anno, fino da quello della sua

GIUOCHI PER RAGAZZI ALLA FIERA DELLA BEATA A PIEVE DI SIGNA.

sepoltura; mentre quelle ricorrenti nel giorno successivo alla Pasqua pare che fossero istituite solo nell'anno 1383.

Si fece anche per molti anni una solenne commemorazione della santa pastorella il giorno 10 di agosto: furono pure celebrate più volte feste speciali, e inoltre il sarcofago con le spoglie mortali della Beata fu portato anche in processione a Firenze più volte, l'ultima delle quali nel 1529, per ordine della Signoria.

Oggi, tanto la festa anniversaria del 9 novembre, quanto quella del lunedì dopo Pasqua, sono naturalmente alquanto diverse da quelle di un tempo, di cui sono consegnate in varie pubblicazioni le diffuse relazioni.

Il paese di Signa si è fatto intanto sempre più popoloso, più grande e più ricco, mercè le sue industrie delle terrecotte pregiate e dei suoi cappelli di paglia, per cui si meritò di esser chiamato in addietro « onor del Tosco regno »: e se oggi l'industria della paglia è un po' compromessa dalla crisi generale, non è detto che un paesone diviso in tre borgate, quali sono quelle di Signa propriamente detta, Ponte a Signa e Lastra a Signa, a cavaliere di un fiume come l'Arno e di un terreno così fertile, non tardi a prendersi la sua rivincita.

Comunque, così come già durante la vita della « reclusa volontaria », i fedeli recavano cibi e regali al la grata del romitorio, oggi il paese, divenuto grande e prosperoso, vuole perpetuare la gentile costumanza recando i propri doni alla Patrona nel giorno della sua festa.

Ed ecco perchè alle cerimonie consuete delle due ricorrenze annuali è stata aggiunta la caratteristica innovazione dei somarelli delle confraternite dell'agro signese, guidati da piccoli bimbi, che recano sul basto i loro doni alla Beata.

Più che gli spari e gli scoppi dei mortaretti, che hanno fatto lor tempo, questa grandiosa novità attira la gente, dalle città e dai paesi vicini, assai più in folla di una volta; e già i tremila spettatori di cui parlava Padre Serafino da Signa sono divenuti diecimila, e si spera che crescano sempre più.

Giù nella piazza grande di Signa girano le giostre e il carosello dei cavalli di legno, suonano le orchestrine delle baracche, gridano i venditori ambulanti, folleggiano i ragazzi; ma ecco che le campane della Pieve e di S. Lorenzo dànno il segnale dell'arrivo delle Confraternite.

« I doni! I doni! », si grida dovunque.

Ed è un correre generale alla piazza superiore, dove tutta la gente si schiera ai due lati per fare ala al corteo dei sacerdoti, che, con lo stendardo crociato al vento e Gesù Crocifisso, precede le « Compagnie » di S. Miniato a Signa, di S. Martino a Gangalandi, di S. Stefano a Calcinaia, di S. Maria delle Selve e di Porto di Mezzo, inquadrando i piccini di tre o quattro anni. E i piccini, vestiti di rasi e di sete con una fascia alla fronte sormontata da una stella, se ne stanno fieri e sorridenti in piedi sulla sommità del basto

L'ASPETTO CARATTERISTICO OFFERTO DALL'AFFOLLATA PIAZZA DELLA PIEVE DI SIGNA, CON I BANCHI DEI VENDITORI.

di un somarello, che reca barilotti di olio, e vino, e formaggi, e ogni bene d'Iddio. Gridi di gioia, saluti e baci sottolineano il passaggio dei piccoli donatori che recano la loro offerta alla Beata, e quando gli asinelli hanno varcato la soglia della Pieve, tutta la folla vi si accalca dentro.

Forse in ricordo dell'uccelletto accecato a cui — secondo la pia leggenda — Giovanna in vita rese la vista e la libertà, un passerotto viene allora chiuso nella manina di ciascuno dei piccoli cavalcatori, i quali vengono poi invitati a dare il via al pennuto.

Gli uccelletti, spauriti da quella calca di genti, dalle voci, dalle luci tremolanti dei ceri, volano verso l'alto soffitto, posandosi sulle architravi del tempio e fino sul sarcofago della Beata per poi trovare la via della libertà.

Dopo la messa cantata, la processione esce di chiesa e, per l'itinerario consacrato dalla lunga consuetudine, fa il giro del paese, seguíta dal popolo che recita sommessamente le laudi della Beata; e infine, nella chiesa di S. Lorenzo il corteo si scioglie.

La fiera da quel momento riaccende le mille luci dei suoi specchietti, le sue voci arrochite, i suoi suoni scordati; la festa profana prende il sopravvento oramai su quella religiosa, e per tutta la sera è un continuo formicolare di gente tra i banchi e le giostre, tra le botteghe e le tende, le osterie e i baracconi.

Qua un panino imbottito, là un « brigidino », qui una menta, più avanti un arancio o un bicchierino; si mangia, si ride, si scherza, si balla e si arriva, così, presto al crepuscolo, allorchè il paesaggio si accende di fiaccole e di luci, cui rispondono, sul colle di faccia, fuochi più ampi di manate di paglia che vengono arse senza risparmio in omaggio alla Pastorella romita; e i grilli e i ranocchi giù nel piano ubertoso elevano al cielo il loro ritornello monotono: ma nessuno li sente, perchè sulla piazza di Signa c'è chi grida e schiamazza e chi canta più forte di loro.

ERMANNO BIAGINI.

(*Fotografie dell'Autore*).

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

Il successo dell'Ufficio ENIT di Vienna.

Le segnalazioni viennesi a proposito dell'Ufficio ENIT di Informazioni e propaganda turistica italiana istituito dal Commissariato del Turismo nella centralissima Kaerntnerstrasse, sono veramente soddisfacenti. La magnifica sede del turismo italiano è oggetto della generale ammirazione e di una intensa frequentazione. Duecento persone in media affluiscono giornalmente per richieste di notizie, indicazioni e prospetti, richieste che si fanno sempre più numerose anche dai paesi confinanti, specie Cecoslovacchia, Jugoslavia, Ungheria, ecc. Giornalisti e scrittori che si interessano dell'Italia, moltiplicano le richieste di fotografie, dati, elementi di cognizione con la conseguenza di una sempre più ampia conoscenza pubblica del nostro Paese e dei suoi infiniti richiami turistici. Si intensifica anche da ogni parte la richiesta delle pubblicazioni ENIT per le quali ha efficace illustrazione il patrimonio di bellezza, di arte, di salute dell'Italia.

Per i prezzi degli alberghi.

In relazione a quanto dispone l'articolo 1, comme 2, del R. Decreto 25 aprile 1932, numero 406, le Federazioni Alberghi e Turismo sono state invitate dal Commissario per il Turismo a comunicare con la massima urgenza al Commissariato i periodi di tempo, corrispondenti alla bassa ed all'alta stagione, determinati per ciascuna località della relativa Provincia.

Tali dati serviranno a indicare i periodi di applicabilità delle tariffe di quegli esercizi i quali, valendosi di quanto dispone l'art. 2 del R. Decreto-legge 21 febbraio 1932, n. 154, hanno denunciato due serie di prezzi.

Ufficio informazioni a Colle Isarco.

L'Azienda Autonoma di Cura di Colle Isarco ha aperto al pubblico un ufficio informazioni ed assistenza turistica, sopperendo così ad una necessità molto sentita specialmente dalla colonia villeggiante. In detto ufficio, che trovasi nel centro del paese, attiguo alla Cassa Rurale di Risparmio e Prestiti, hanno sede anche lo Sci Club e il Tennis Club di Colle Isarco, che già da un paio d'anni vanno svolgendo una proficua attività sportiva.

Mostra turistica ad Arezzo.

Fra le varie manifestazioni che si svolgeranno ad Arezzo nei prossimi mesi di agosto e di settembre, figurerà anche una « Mostra del materiale reclamistico della Toscana », che comprenderà tutto quanto si riferisce al movimento turistico di tutte le città tosc[...] come manifestazioni, cartelli, guide, opus[...] illustrazioni, ecc.

La Mostra sarà ordinata nel grandioso [...] lazzo Pretorio, completamente restaurat[...] ciascuna città avrà a disposizione una [...]

Due mesi resterà aperta la Mostra e [...] agosto e settembre.

Il Turismo alla Fiera di Ba[ri]

Fin dal suo sorgere, la Fiera del Levan[te] consapevole dell'importanza che il Turism[o] venuto assumendo nella vita economica e [...] rale del Paese, volle far posto a questa b[...] ca dell'attività nazionale.

Nel primo anno, però, il turismo non [...] che una piccola.... capatina, costituita da [...] riproduzione dei *trulli* pugliesi, da qual[...] quadro e da alcune pubblicazioni illustr[...] talune attrattive della Puglia. Ma già nel[la] seconda manifestazione fieristica il Turis[mo] aveva uno sviluppo maggiore ed una for[ma] più concreta: un apposito padiglione org[a]nizzato dall'ENIT sotto il patronato di S. E. Fulvio Suvich, Commissario per il Turismo, raccoglieva tutte le mostre provinciali del[le] più importanti zone turistiche d'Italia, non-chè quelle del Touring, del Club Alpino [...] dei vari enti e organizzazioni turistiche.

Ma la terza manifestazione barese deve as-solvere in pieno la sua missione in ogni cam-po e deve porre sotto l'occhio del forestier[o] (ed anche sotto lo sguardo dei connazional[i] che, in complesso, così poco conoscono il lor[o] Paese!) tutto ciò che l'Italia può offrire co-me industria turistica.

Il compito della Fiera del Levante in questo campo è assai importante e complesso. Ad essa devono aderire, pertanto, direttamente e con ampio materiale, tutte le Provincie d'Italia, fornendo quanto può servire a richiamare l'attenzione del visitatore e ad illustrare quei lati che possono avere un particolare interesse turistico.

Occorre che la Mostra sia veramente organica e completa e che il personale, cui sarà affidato il compito di illustrarla, abbia un complesso di notizie e di materiale, tale da poter fornire ogni delucidazione ai visitatori su tutto ciò che interessa il turismo e che può essere di utile conoscenza per il forestiero.

Soltanto così, e solo con la completa collaborazione di tutte le regioni, di tutte le provincie, la Mostra Turistica potrà riuscire completa ed efficace e potrà mettere la III Fiera del Levante in condizioni di assolvere in pieno anche a questo compito importantissimo: nell'interesse di ogni regione ed in quello collettivo dell'economia nazionale.

Riunione del Consiglio Nazionale per il Turismo.

Il Consiglio Nazionale per il Turismo si è riunito il 7 luglio scorso, sotto la presidenza dell'On. Suvich, nella nuova sede del Commissariato per il Turismo.

L'On. Suvich ha fatto un'ampia relazione sulla situazione generale nei riguardi del turismo e sull'azione svolta dal Commissariato in questi ultimi mesi, soffermandosi in particolar modo sui provvedimenti presi per le aziende alberghiere per una migliore disciplina dei prezzi degli alberghi e per il nuovo assetto dei Comitati Provinciali per il Turismo.

Ha dato notizia, inoltre, della soluzione data ad altri importanti problemi turistici sia nei riguardi dell'organizzazione interna, sia nei riguardi della propaganda all'estero, che ha avuto in questi ultimi tempi notevole impulso.

L'On. Suvich ha esposto al Consiglio alcuni fra i principali punti del programma di azione del Commissariato e ha deferito ad appositi sottocomitati nominati in seno al Consiglio Centrale lo studio delle provvidenze da prendersi per l'auspicata soluzione della questione del riconoscimento giuridico delle attività specifiche delle agenzie di viaggio e per una più precisa disciplina dell'attività delle guide, dei corrieri e degli interpreti.

Sulle dichiarazioni dell'On. Commissario si è svolta una esauriente discussione alla quale hanno partecipato i Consiglieri On. Lantini, Bonardi, Bianchini e Locurcio, Gr. Uff. Bognetti, Gr. Uff. Brambilla, Gr. Uff. Beretta, Dott. Frisinghelli, Gr. Uff. Campione, Comm. Pinchetti, Gr. Uff. Calletti, Gr. Uff. Velani, Gr. Uff. Oro, Prof. Mariotti e Gr. Uff. Rebucci.

Il Consiglio Centrale del Turismo ha seguito col massimo interesse l'esposizione del lavoro compiuto in questi mesi dal Commissariato e dei risultati realizzati nei vari campi, ha auspicato alla non lontana ripresa dei liberi traffici turistici e ha rivolto un plauso al Ministro delle Comunicazioni per la opportuna ripresa ed intensificazione dell'iniziativa dei treni popolari.

Quando si distribuirà ai Soci l'Annuario Generale?

E' questa la domanda che ci viene rivolta da numerosi nostri Soci, i quali conoscendo la sollecitudine e la premura del nostro Sodalizio, si dimostrano un po' stupiti di non aver ancora ricevuta la terza pubblicazione promessa loro nel corrente anno, mentre le altre due (la Parte II del Volume «Lombardia» della collezione illustrata «Attraverso l'Italia» e il I Volume della Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura), sono ormai da tempo in loro possesso.

Dobbiamo ammettere che l'Annuario Generale è veramente in sensibile ritardo rispetto alle nostre previsioni, ma questo si deve attribuire soltanto al desiderio di poter inserire nell'Annuario stesso i dati di popolazione, secondo le risultanze del Censimento dell'aprile 1931.

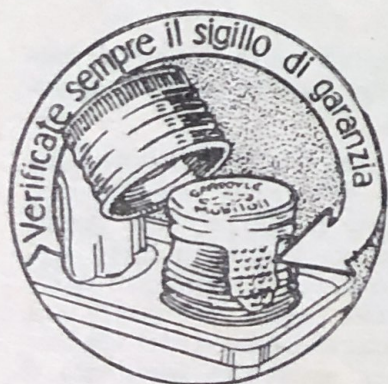
Ora, è bensì vero che la *Gazzetta Ufficiale* fino dal 20 aprile ha pubblicato i dati che si riferiscono alla popolazione dei Comuni, ma non ha ancora potuto fornire quelli che riguardano le Frazioni. Tutti sanno ormai che un rilevamento statistico rappresenta un lavoro veramente immane e le elaborazioni fatte dalla Direzione Centrale di Statistica sul materiale raccolto, sono state questa volta ancor più vaste e più profonde. Impossibile procedere più rapidamente di così. D'altra parte si sarebbe potuto pensare di venir fuori per le frazioni coi dati del 1921, o ancor peggio di venir fuori coll'elenco delle Frazioni senza il dato di popolazione? Sarebbe stato un assurdo, per risparmiare pochissimi mesi: assurdo tanto più grave a seguito della soppressione di alcune migliaia di Comuni, avvenuta in questi ultimi anni, per cui fra le Frazioni si trovano ora centri di notevole importanza.

Il miglior partito che poteva prendere il Touring era perciò quello di attendere.

La Direzione Generale di Statistica ci fa però presente che la pubblicazione dei dati del Censimento è imminente ed allora il lavoro per l'Annuario del Touring potrà procedere con tutta la rapidità consentita dai nostri mezzi, in modo da potersi iniziare la spedizione dell'importante volume prima della fine del corrente anno.

Una opportuna iniziativa della Azienda Autonoma Statale della Strada per le segnalazioni di pericolo.

Lo sviluppo preso dal traffico automobilistico e motociclistico e le alte velocità che consentono le macchine moderne, rese possibili anche dal continuo miglioramento del fondo stradale, hanno dato al problema delle segnalazioni di pericolo lungo le strade una importanza notevole perchè esse costituiscono un mezzo efficace per prevenire incidenti e disgrazie.

Chi oggi ha governo di strade non può più quindi limitare il proprio compito, come in epoche passate, alla sola manutenzione del

piano carreggiabile e a qualche miglioramento dei tracciati, ma deve pure prendere tutte quelle provvidenze che possono contribuire al rapido svolgimento del traffico ed alla sua sicurezza, correggendo curve e pendenze, allargando la visuale negli incroci e dotando infine le strade di opportuni cartelli indicatori per preavvisare in tempo i conducenti dei pericoli cui vanno incontro.

Se una discreta percentuale delle disgrazie che accadono va attribuita a fatalità, oppure all'imprudenza od alla imperizia di chi guida, è indubitato però che molte di esse avrebbero potuto essere evitate se lungo tutte le nostre strade si fossero messe quelle utili segnalazioni di pericolo che il nostro Sodalizio distribuisce da tanti anni, e se esse fossero state mantenute in efficienza.

Fermandoci per un momento a considerare ciò che è soltanto accaduto nei passaggi a livello della Ferrovie dello Stato, rileviamo dalle relazioni ufficiali che durante l'esercizio 1929-30 si ebbero 375 investimenti dei quali 60 nei passaggi a livello custoditi e 315 in quelli incustoditi. Durante l'esercizio 1930-31 tali investimenti furono invece 147 di cui 30 ai passaggi custoditi e 117 negli incustoditi. Il numero delle persone infortunate fu di 408 nell'esercizio 1929-30 con 176 morti e 232 feriti, e di 471 nell'esercizio 1930-31 con 206 morti e 265 feriti. In due anni si sono quindi avuti nei passaggi a livello 382 morti e 497 feriti. Se agli investimenti nei passaggi a livello delle FF. SS. si aggiungessero quelli verificatisi negli attraversamenti delle ferrovie private e delle tranvie suburbane, e alle cifre del tragico bilancio si sommassero anche le vittime dovute alle disgrazie accadute negli incroci stradali, nelle curve, ecc., si vedrebbe come la soluzione integrale e totalitaria del problema delle segnalazioni di pericolo si imponga in modo inderogabile nell'interesse della pubblica incolumità.

L'Azienda Autonoma Statale della Strada, che tanti titoli di benemerenza ha già acquisiti per il modo mirabile col quale provvede al riassetto della rete delle strade di Prima Classe, comprendendo tutta l'importanza della questione cui abbiamo accennato, nel senso che le segnalazioni stradali vanno considerate come un'attrezzatura necessaria e complementare per l'uso della strada sistemata, ha recentemente preso la lodevole iniziativa di sistemare in modo definitivo tutte le segnalazioni di pericolo delle Strade Statali con dei cartelli di tipo tale che porranno tra breve il nostro Paese all'avanguardia di quanto è stato fatto fino ad oggi in questo genere di provvidenze. La Direzione della A. A. S. S. ha infatti disposto che entro il mese di luglio tutti i passaggi a livello custoditi ed incustoditi che si trovano lungo le Strade Statali (in una rete di 20.700 km. circa) vengano segnalati con cartelli luminosi a riflessione, per modo da farli risaltare bene anche la notte, quando i segnali potrebbero più facilmente sfuggire all'attenzione dei conducenti. Tali cartelli che il Touring Club Italiano ha costruiti in collaborazione e per conto dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, nel mentre hanno la consueta forma triangolare fissata dalla Conferenza Internazionale di Ginevra e portano nel centro il simbolo del cancello per quelli destinati ai passaggi a livello custoditi, oppure la sagoma di una locomotiva per quelli destinati agli incustoditi, sono inoltre muniti nel loro contorno di una serie di apparecchi a riflessione che, quando vengono investiti dalla luce dei fari delle macchine, brillano come di luce propria, facendo spiccare nell'oscurità, come avviso premonitore, il contorno triangolare del cartello.

Questi cartelli sono stati studiati e costruiti in modo da conseguire l'inalterabilità delle tinte mentre il simbolo del cancello o della locomotiva furono eseguiti in guisa tale da non poter essere facilmente asportati nè distrutti dalle sassate.

Ai segnali luminosi per i passaggi a livello seguiranno presto quelli, pure luminosi, di svolta, incrocio, cunetta, ecc., per modo che le nostre Strade Statali avranno così una rete di segnalazioni di pericolo organica, completa ed efficace e quale fino ad oggi non si trova in altri Stati.

Ed ora che la Direzione Generale della A. A. S. S. ha preso una iniziativa tanto importante, giova formulare un augurio: che l'esempio sia presto seguito anche dalle altre Amministrazioni che hanno governo di strade le quali, se per ragioni di bilancio non vogliono ricorrere a cartelli luminosi del tipo di quelli della A. A. S. S., dovrebbero almeno provvedere a collocare le tabelle ove ancora mancano ed a mantenere in efficienza quelle loro cedute in gran copia dal Touring Club Italiano che tanti sacrifici ha già sostenuti per un servizio che dovrebbe essere di competenza delle Amministrazioni stesse.

Così pure è da augurarsi che cessino una buona volta quei deplorevoli atti di vandalismo che putroppo si verificano ancora con tanta frequenza a danno dei cartelli indicatori stradali e che hanno per conseguenza la progressiva distruzione di un'opera che è costata e costa tanto lavoro e tanto denaro.

Gli aggiornamenti della Carta al 250 000. - Invito a collaborare.

Tutta la CARTA D'ITALIA al 250 000, antico ma sempre attuale vanto del Touring, viene sottoposta a un metodico e accurato lavoro di revisione e di aggiornamento. Tutti i fogli sono tenuti a giorno settimana per settimana, riportando su ciascuno di essi i nuovi elementi e le correzioni ricavate a cura dell'apposito Ufficio da comunicazioni dirette, da giornali e riviste, da nuove levate dell'Istituto Geografico Militare e dell'Istituto Idrografico della R. Marina, dalla Gazzetta Ufficiale, da collaborazioni dell'Azienda Statale della Strada, di Uffici Tecnici Provinciali e Municipali, di Enti e Amministrazioni, ecc. E via via che se ne presenta la necessità, vengono pubbli-

cate nuove edizioni. Pochi fogli (5 Trento, 6 Belluno, 7 Udine, 7 bis Trieste, 10 Milano, 13 bis Fiume) furono completamente ridisegnati e reincisi; altri (5 bis Bolzano-Merano, 6 bis Brennero, 20 bis Quarnaro-Zara) sono del tutto nuovi e vengono a completare la rappresentazione del territorio patrio.

Ecco l'elenco completo dei *fogli di recente o recentissima edizione:* 2 *Domodossola,* 3 *Como,* 4 *Bergamo,* 5 *Trento,* 5 bis *Bolzano-Merano,* 6 *Belluno,* 6 bis *Brennero,* 7 *Udine,* 7 bis *Trieste,* 8 *Susa,* 9 *Torino,* 10 *Milano,* 11 *Brescia,* 12 *Verona,* 13 *Venezia,* 13 bis *Fiume,* 15 *Cuneo-Imperia,* 16 *Genova,* 17 *Pisa,* 18 *Bologna-Firenze,* 19 *Ravenna,* 20 *Pesaro,* 20 bis *Quarnaro-Zara,* 21 *Livorno,* 22 *Siena,* 23 *Perugia,* 26 *Orbetello,* 27 *Civitavecchia,* 28 *Roma,* 30 *S. Severo,* 32 *Sassari,* 33 *Tempio Pausania,* 34 *Frosinone,* 35 *Napoli,* 36 *Benevento,* 39 *Bari,* 39 *Oristano,* 41 *Salerno,* 46 *Cagliari,* 50 *Cefalù,* 51 *Etna,* 52 *Messina,* 55 *Caltanissetta.*

Per avere un'idea dell'intensità delle correzioni eseguite, basterà far presente che l'incisione del foglio di *Milano* ha dovuto essere completamente rifatta, tanto erano le varianti precedentemente apportate le quali avevano ormai reso inservibili le vecchie pietre litografiche.

Le edizioni che usciranno d'ora in poi porteranno (il foglio 10 Milano già la porta per primo) una novità gradita specialmente agli automobilisti: le strade statali, che l'Azienda Statale della Strada ha sistemato o va sistemando con un complesso imponente di lavori, e che costituiscono per così dire l'ossatura stradale del Paese, le grandi linee del traffico automobilistico, sono contraddistinte da una tinta gialla aggiunta appositamente e dal numero loro assegnato per decreto. L'aggiunta di un colore costituisce un aumento — se pur non grande — di spesa. Ma il prezzo speciale per i Soci viene mantenuto nella misura modesta di una lira al foglio.

Quei Soci che ancora non posseggono la collezione della Carta (62 fogli, **L. 50,** più **L. 5** per spese di spedizione raccomandata; per l'apposita cartella, aggiungere **L. 8** per il tipo comune, **L. 18** per il tipo di lusso e **L. 2,50** per spese di spedizione), e coloro che già hanno la collezione ma invecchiata, sono avvertiti.

Ma un altro grosso servigio possono renderci i nostri Soci: ed è quello di collaborare a rendere sempre più aggiornate e perfette queste Carte. Gli Uffici del Touring vi si dedicano con tutta l'intensità possibile e sono continuamente in corrispondenza con Consoli, Comuni, Provincie, Azienda Statale della Strada; insomma con tutti gli organismi che possono dare informazioni o che hanno governo di strade.

Gli effetti di questa diligente attività si riflettono assai beneficamente sulla nostra produzione e possiamo dire di essere giorno per giorno al corrente di tutte le trasformazioni. Tutto questo però non basta. Nonostante il maggior scrupolo, vi sono talune informazioni che possono essere fornite soltanto da coloro che percorrono le nostre belle strade. Si tratta di segnalarci quelle piccole varianti o quelle piccole inesattezze che sfuggono anche alle inchieste più accurate, oppure di dirci se la classifica da noi attuata è buona o meno. Per esempio: chi voglia da Milano o da Piacenza recarsi alla Spezia per il Passo della Cisa, trova indicato sulle carte che la via da seguire va da Piacenza fino a Parma e da Parma per Collecchio fino a La Spezia. Viceversa si guadagnano parecchi chilometri prendendo la strada, del resto buona, che devia fra Fidenza e Parma presso Castelguelfo, passa per Noceto e Medesano e attraversa il Taro a Fornovo innestandosi alla Statale che proviene da Parma. Generalmente questo tronco è segnato come strada secondaria, mentre è ben meritevole di essere segnalato fra le importanti. Insomma, gli automobilisti, i motociclisti e i ciclisti possono fare delle osservazioni molto interessanti per il perfezionamento delle nostre carte (purchè siano esposte con molta esattezza) e se vorranno trasmettercele saremo loro profondamente grati.

L'Escursione del Touring ai Campi di Battaglia dell'Alto Vicentino.

Si è svolta felicemente, dal 25 al 28 giugno, con 180 partecipanti. Circa altrettanti inscritti si dovettero escludere, con vivo rincrescimento, per la impossibilità di offrire anche ad essi quella organizzazione precisa, perfetta e confortevole che è ormai tradizionale prerogativa delle Escursioni del Touring. Del resto, questa esuberanza di inscrizioni è già di per se stessa una prova di successo, ne è anzi, almeno in ordine cronologico, la prima dimostrazione.

Non è facile cosa elencare tutte le attestazioni di affettuosa solidarietà che ci sono state tributate nel corso di questa Escursione. Dobbiamo necessariamente limitarci alle manifestazioni più importanti, ma il nostro pensiero riconoscente corre anche ai più piccoli paesi, alle solitarie strade tra i monti, ove Balilla e Piccole Italiane, col braccio levato nel saluto romano e con le canzoni della Patria sul labbro, resero omaggio alla nostra carovana, in cui figurava una gagliarda rappresentanza di combattenti di ogni grado, dal generale al soldato, che avevano accolto entusiasticamente l'appello del Touring, considerandolo come una invidiabile occasione per rivedere i campi ove avevano combattuto e rendere un tributo d'amore ai compagni caduti gloriosamente. In tutti indistintamente, era, del resto, questo sentimento di celebrazione dei fasti guerrieri della Patria, che così felicemente si sposava al godimento estetico di un paesaggio che meriterebbe di essere assai più noto e frequentato.

Chi, infatti, da Recoaro, graziosa e salutifera, è salito al Passo di Campogrosso e di là è sceso all'Ossario del Pasubio, per il primo tratto della nuova « Strada delle Piccole Do-

lomiti » (quella del Touring può dirsi la prima carovana che abbia percorsa questa incantevole strada ex-militare, riaperta ora al traffico per l'ammirevole iniziativa del Comitato Turistico di Vicenza e della locale sezione del C. A. I.), chi dall'Ossario è sceso al Pian della Fugazza e dal Ponte Verde, lungo la seconda parte della strada delle Piccole Dolomiti, è salito fin al Passo di Xomo ed è disceso a Pòsina, commosso dalle cordiali accoglienze che attendevano la lunga colonna di torpedoni, che per la prima volta, dopo la guerra, scendeva nella Valle, ripercorrendo l'itinerario degli autocarri di guerra; chi da Pòsina, per Arsiero, ove pure il nostro arrivo era atteso festosamente, per Velo d'Astico, ov'è la fogazzariana «Montanina», è salito al Cengio per rievocare le meravigliose gesta dei nostri Granatieri; chi dalla elegante Asiago, dopo la doverosa visita al Cimitero dei «Di qui non si passa», è salito all'Ortigara, memore dell'eroismo dei nostri Alpini, ed è poi sceso ad Enego, ove attendeva la popolazione in festa, quindi nella Valle del Brenta, e si è fermato nell'accogliente Thiene; chi è salito al Grappa e ne ha devotamente ammirata la fatidica Madonnina e visitato il grandioso ossario scavato nelle viscere del monte, ed è sceso poi alla gloriosa Bassano ed ha visitato infine Vicenza tripudiante d'artistica bellezza e segnata dal crisma della gloria antica e nuova; chi ha partecipato insomma a questa nostra escursione così felicemente ideata e realizzata, non può non averne riportato impressioni gradite e indimenticabili.

Sentiamo ora di dover rivolgere un ringraziamento vivissimo: a S. E. il Ministro delle Comunicazioni, che concesse una speciale riduzione per i viaggi in ferrovia; a S. E. il Comandante del Corpo d'Armata di Verona, On. Baistrocchi che si compiacque di designare due valorosi Ufficiali superiori per accompagnare i nostri Soci; al Magg. Ferrucci e al Magg. Pentagna, per la bella illustrazione da essi fatta della zona di guerra da noi visitata; a S. E. il Generale Tentori, Presidente dell'Associazione Nazionale Combattenti di Vicenza, che pure delegò i Capitani Rocco e Lorenzi a guidare gli escursionisti; al Podestà ed alle Autorità tutte dell'ospitalissima Vicenza e alle cortesi ed illustri persone che si prestarono gentilmente ad accompagnare i Soci durante la visita della città; al Podestà ed alle Autorità di Recoaro, di Pòsina, di Arsiero, di Velo d'Astico, di Cogollo del Cengio, di Asiago, di Gallio, di Enego, di Bassano, di Thiene, per la cordiale simpatia dimostrata ai nostri Soci e per le accoglienze tributate dalle popolazioni; a Don Oreste Bartolomei, che, celebrando espressamente la Messa per i nostri Escursionisti all'Ossario del Pasubio e sul Monte Grappa, pronunciò elevatissime parole che toccarono profondamente i cuori, così come, quale valoroso ex-cappellano dei granatieri, tenne un'accesa orazione al Cengio. Ringraziamo pure il Comitato Turistico di Vicenza, per la fervida ed efficace collaborazione, e specialmente il Rag. Francesco Zambon, Direttore dell'Ufficio Turistico e il Dott. Francesco Meneghello. Ringraziamo ancora la Sezione di Vicenza del C. A. I., che con squisito pensiero offrì a tutti gli escursionisti mazzi di rododendri al loro passaggio dal Passo di Campogrosso, e la Sezione di Schio del C. A. I., che accolse nel suo Rifugio al Passo stesso, i Soci, offrendo loro un grazioso distintivo ricordo.

Ottimo fu il servizio automobilistico e vivamente apprezzato il trattamento che gli escursionisti trovarono in tutti gli alberghi. Vada, infine, un ringraziamento sincero a tutti i partecipanti per aver dimostrato nella guisa più gentile ed umana, con una generosissima offerta al nostro Villaggio Alpino, la propria soddisfazione per il felice esito dell'Escursione.

Facilitazioni ferroviarie per i partecipanti al Congresso del Carbonio Carburante.

La Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato ha concesso a tutti i partecipanti al II Congresso Internazionale del Carbonio Carburante (che si svolgerà a Milano dal 1° al 7 del prossimo ottobre) uno speciale libretto contenente N. 5 tagliandi che danno diritto alla riduzione del 50 % sul prezzo ordinario dei biglietti, per altrettanti viaggi da effettuarsi dal congressista sulla rete italiana. I tagliandi sono validi dal 25 settembre al 15 ottobre c. a.

Strade e alberghi nei tempi antichi.

Le comodità raggiunte oggi nei viaggi, per la bontà delle strade, per la velocità dei mezzi, per il conforto degli alberghi ove si sosta ci fanno pensare con profondo compatimento ai viatori dei secoli passati suscitando per essi un senso di postuma pietà anche se — come appare da un interessante articolo in argomento pubblicato da A. CERLINI nel numero di luglio della nostra Rivista «*L'Albergo in Italia*» — la consuetudine e l'adattamento rendessero piacevoli anche negli antichi tempi i lunghi e disagevoli itinerari, i lenti mezzi animali, le poco comode taverne di sosta che, specie nell'epoca romana, rappresentavano l'unica ospitalità concessa al turista.

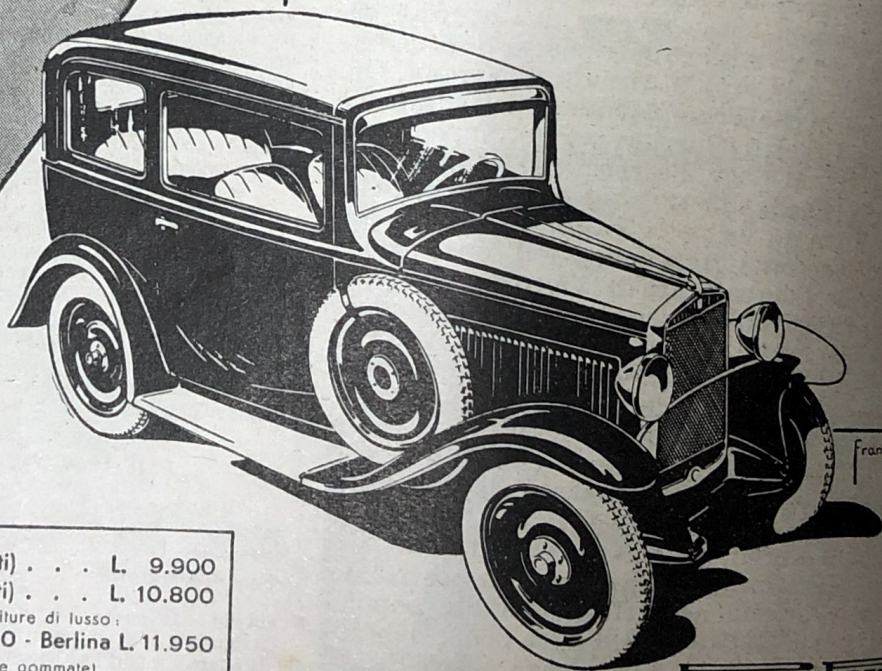
Se piacevole è la lettura di detto articolo, interessante è anche quella degli altri scritti pubblicati nello stesso fascicolo: *La statistica del movimento turistico di frontiera* di A. AVANCINI; gli *Alberghi Bristol-Britannia e il «Regina» sul Canal Grande di Venezia* di G. SILVESTRI; *Il Tesino* di G. GAROFOLINI; la ridente *Spiaggia di S. Benedetto del Tronto* descritta da U. TEGANI, nonchè gli argomenti delle rubriche speciali *L'Igiene e l'Albergo*, *L'Albergatore e la legge*, *L'Albergatore e il fisco* e quelli del ricco notiziario che chiude il fascicolo, reso di maggior gradimento dalle molte adatte e attraenti illustrazioni che lo ornano.

Il fascicolo di giugno de «L'Alpe».

Il numero di giugno contiene trattazioni varie ed importanti, fra le quali degna di speciale rilievo quella del Prof. GIUSEPPE DI TELLA su *Un nuovo metodo di calcolo del volume degli alberi atterrati*.

Nello stesso fascicolo il Console A. MERENDI dà qualche notizia anticipata sul II° Congresso Internazionale del Carbonio Carburante, che si terrà in Milano dal 1° al 7 ottobre, sotto gli auspici e con l'organizzazione del Touring, che dell'importante problema dell'utilizzazione del carbonio nell'autotrazione fu ed è tenace propugnatore; F. CALDART espone come possa utilizzarsi *Il pino silano nel rimboschimento*; S. FEDERICO intrattiene sulla *Ricostruzione della pineta dannunziana a Pescara*; A. UZZIELLI espone i mezzi più idonei per *La difesa dei boschi dagli incendi*; M. DE MANDATO svolge con molta chiarezza il problema *Acqua e foresta*, riferentesi alla Finlandia.

Interessantissimi argomenti compongono le speciali rubriche e il fascicolo è ricco di scelte e nitide illustrazioni.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

La tassa estiva delle automobili.

Abbiamo dato notizia, nel nostro numero precedente, della straordinaria facilitazione fiscale accordata agli automobilisti per il periodo estivo.

Del favore incontrato da questo provvedimento, che, come è noto, era stato caldamente patrocinato dall'On. Italo Bonardi, è prova il fatto che nei primi cinque giorni di applicazione del provvedimento stesso, ossia da 15 al 20 giugno u. s., ben 1958 automobilisti avevano pagato la tassa estiva, mentre nel 1931 le bollette staccate per la tassa estiva erano state soltanto 210.

Notizie doganali.

Introduzione temporanea di motocicli senza carrozzino e di velocipedi in Francia.

Per uniformarsi a disposizioni statali francesi, in seguito ad accordi presi con l'Amministrazione doganale francese sono entrate in vigore le seguenti disposizioni:

Il trittico francese o il *carnet de passages en douane* sono riservati ai motocicli con carrozzino e non valgono per importare in Francia motocicli semplici.

Per i motocicli semplici e per i velocipedi, il T. C. I. è autorizzato a rilasciare — esclusivamente presso la Sede — una tessera speciale detta *carte de passages pour la douane française*.

Esponiamo le condizioni per l'uso della tessera: condizioni che devono essere osservate strettamente:

Il titolare deve essere Socio del T. C. I. e proprietario del veicolo; non deve avere alcuna residenza in Francia per affari; può importare in Francia il veicolo solo se lo conduce personalmente su strada e per diporto; non può rimanere in Francia per più di sei mesi complessivamente ogni anno; deve riesportare il veicolo entro il 31 dicembre; non può vendere il veicolo o alienarlo in qualsiasi modo in Francia senza aver prima pagato i diritti doganali presso un ufficio francese.

E' consentito l'uso della tessera agli operai, abitanti presso la frontiera, che si recano in Francia per lavoro giornalmente, oppure rientrando in Italia dopo una o due settimane al più tardi.

La tessera vale per l'anno solare nel quale è rilasciata, cioè fino al 31 dicembre. Nel caso di abuso, la tessera può essere ritirata prima, sia dal T. C. I. sia dalle Autorità Doganali francesi.

Il T. C. I. rilascia la tessera gratuitamente, chiedendo un deposito di L. 10 che vengono rimborsate a chi restituisce la tessera alla Sede entro il gennaio e chiedendo L. 5 per contributo alle spese postali necessarie per la corrispondenza col titolare e per le notifiche che devono essere mandate all'Amministrazione francese.

Il Socio che intende ricevere la tessera deve mandare alla Sede del T. C. I. (Milano, Corso Italia, 10) un vaglia di L. 15 con tre fotografie tipo passaporto e firmare poi la domanda contenente le obbligazioni assunte per usare della facilitazione, stesa in due originali, dei quali uno resterà al Socio.

La Direzione Generale del T. C. I. si riserva di negare la tessera o di richiamarla senza obbligo di farne noto il motivo.

Nuove prescrizioni per l'uso del trittico in Jugoslavia.

Il trittico o il *carnet* sono valevoli per soggiornare in Jugoslavia per un periodo ininterrotto che non superi tre mesi contati dal giorno dell'entrata. Nessuna proroga sarà accordata e la contravvenzione alle disposizioni implica il pagamento dei diritti doganali che gravano sull'autoveicolo. Tuttavia, durante la validità del trittico, può essere ripetuta la importazione temporanea osservando di nuovo le prescrizioni anzidette.

Nel caso che impedimenti di forza maggiore o di altra natura, ma sicuramente dimostrabili, si opponessero alla riesportazione nei termini prescritti, occorre darne avviso immediato all'Automobile Club del Regno di Jugoslavia, indicando per quale Ufficio doganale la vettura è stata importata.

Sorveglianza sugli autoveicoli nelle regioni di confine in Germania.

L'estendersi del contrabbando con autoveicoli ha reso necessaria l'adozione di misure speciali di sorveglianza da parte dei doganieri, gendarmi o agenti di polizia.

L'intimazione di arrestarsi viene data di giorno per mezzo dell'estensione orizzontale o verticale delle braccia o di un solo braccio: di notte per mezzo di una luce rossa.

Gli agenti in borghese sono riconoscibili da un bracciale verde con placca di ottone, dal berretto di servizio o dalla bandiera nazionale sulla quale è scritto: «Zoll» (dogana).

L'intimazione va obbedita immediatamente sia quando si va verso la Germania sia quando si esce dalla Germania.

Bisogna tener conto che la strada è attraversata da una barriera e che gli agenti hanno la facoltà di usare le armi da fuoco contro chi non si arresta.

Un nuovo autocarro italiano ad olio pesante.

Una delle novità più salienti dell'ultimo «salone» automobilistico milanese era costituita dall'autocarro Lancia modello «Ro» con motore a nafta a ciclo Diesel. Il motore è costruito su brevetto Junkers ed è del tipo a due tempi, a due cilindri contrapposti: ciò che permette di ridurre di molto la lunghezza del motore stesso, pur avendo esso una potenza pari a quella di un tipo normale a quattro cilindri in linea. Risulta conseguentemente maggiore anche lo spazio utilizzabile per il carico.

I cilindri hanno il diametro di mm. 90 e la corsa di mm. 250: la cilindrata risulta quindi di cmc. 3180; il regime normale è di 1500 giri al minuto e la potenza corrispondente, di 65 HP.

Il telaio pesa a vuoto kg. 3500; la portata massima netta dell'automezzo è di 6000 kg.

Nell'insieme il nuovo autocarro italiano ad olio pesante si presenta molto bene e perfettamente al punto, e completa degnamente la serie già iniziata dalle altre Case nazionali.

La circolazione degli autoveicoli nella Città del Vaticano.

Un'ordinanza del Governatore della Città del Vaticano stabilisce che in alcune zone del territorio di quello Stato gli autoveicoli procedano a passo d'uomo. Questa disposizione più che da esigenze del traffico, è consigliata dal fatto che le oscillazioni prodotte dai pesanti autocarri lanciati a grande velocità, potrebbero danneggiare — a detta degli esperti — edifici ed affreschi, specialmente quelli che sono maggiormente esposti a sentire gli immediati effetti di violente scosse.

Spedizione ferroviaria come bagaglio degli accumulatori carichi per automobili.

A datare dal 1° di maggio è stato ammesso che gli accumulatori carichi per automobili siano accettati per la spedizione in ferrovia come bagaglio, alle seguenti condizioni: che gli accumulatori vengano racchiusi entro recipienti *stagni* di legno, di guttaperca o di altro materiale adatto, in modo da raccogliere il liquido corrosivo in caso di rotture o dispersioni; che i recipienti siano superiormente chiusi con latta traforata in modo da proteggere gli accumulatori e da permettere libero sfogo ai gas; che i recipienti portino in modo visibile le parole «accumulatori per automobili - non rovesciare» e inoltre la scritta «alto» per indicare la posizione in cui debbono essere mantenuti: che il peso di ogni collo non superi i 100 kg. Per i colli di peso fino a 30 kg. l'inoltro può farsi anche con i treni diretti e con i direttissimi e per i colli dai 30 ai 100 kg. con tutti gli altri treni viaggiatori. Il prezzo di trasporto è quello delle merci spedite come bagaglio (classe II della Tariffa per i bagagli). Analogo provvedimento è già stato accordato da tempo, come si ricorderà, per gli accumulatori carichi per radiofonia.

Due saloni automobilistici in tre anni?

L'Ufficio Internazionale dei Costruttori, che studia da lungo tempo la questione dei saloni biennali, ha fatto ora questa proposta intermedia: di tenere cioè regolarmente i saloni per due anni consecutivi, sospendendoli invece per il terzo. Questa regola dovrebbe valere non soltanto per i paesi costruttori, dei quali si trattava in principio, ma per l'intiera Europa. Tutte le Nazioni costruttrici, ad eccezione dell'Inghilterra che non ha ancora risposto, hanno già dato il loro consenso a questa iniziativa. In tal modo il primo anno senza salone sarebbe il 1933, il secondo il 1936 e così via.

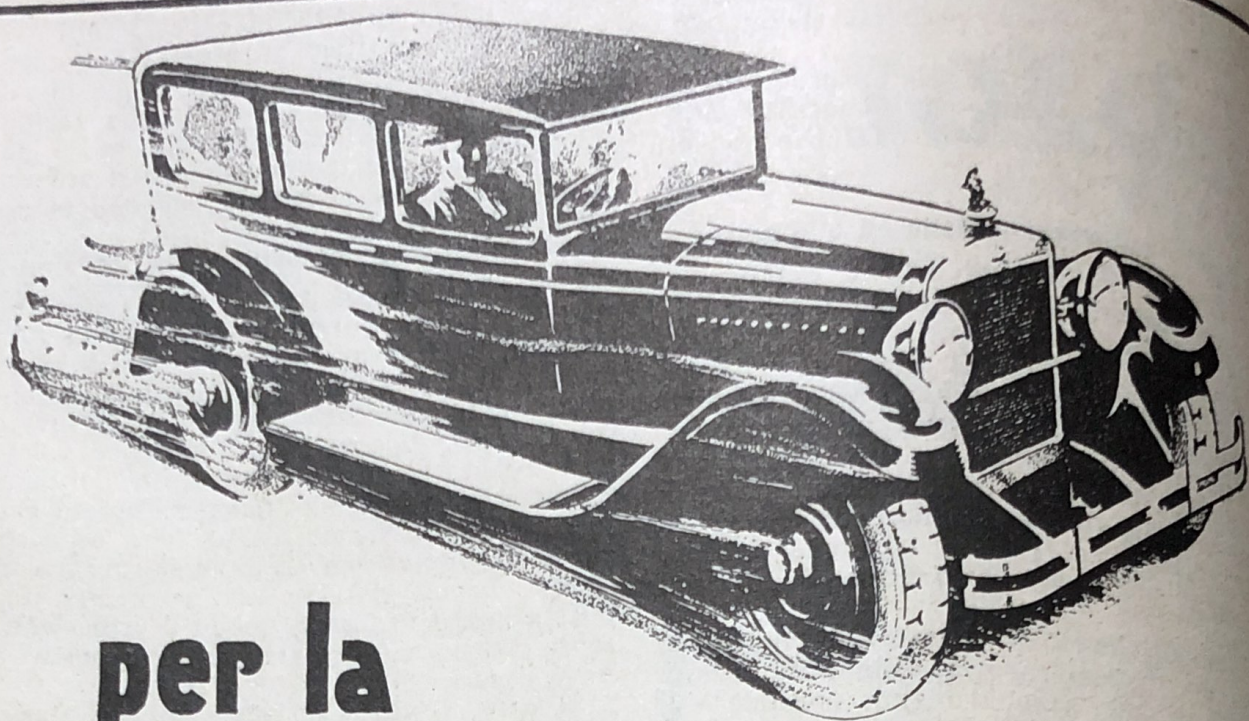
Il fatto di saltare un anno ogni tre apporterebbe senza dubbio all'industria una economia di spese generali dirette e nello stesso tempo la dispenserebbe dal cercare ad ogni costo il nuovo ogni anno. Infatti il mantenere inalterato in serie il tipo proposto e costruito l'anno prima costituisce certamente un'economia.

Esportazione quantitativa o qualitativa?

L'importante argomento è diffusamente trattato in *Motor Italia*, che viene alla seguente molto assennata conclusione: l'industria italiana deve specializzarsi nella produzione della vettura fine, pur facendo ogni sforzo per ridurre i costi e quindi i prezzi al limite minimo. Potrebbero ovviamente essere «di classe» tanto la vetturetta di 1 litro di cilindrata quanto la vettura di 6 litri. Soltanto la produzione di vetture fini a prezzo moderato può permettere in questo momento l'esportazione su scala ragionevole, esportazione qualitativa in un primo tempo ma destinata a diventare presto anche quantitativa. Infatti la macchina raffinata costa poco più di quella normale, è gravata poco più di quella dai carichi doganali, mentre attrae il cliente straniero, ed è venduta anche se il prezzo è relativamente alto. La rivista conclude che bisogna cercare di alleggerire le macchine e dedicare ogni cura all'automobile di piccola cilindrata (sino ai 1200 cm. cubici o poco più) essendo questa ora maggiormente richiesta, così in Italia come all'Estero.

Un nuovo Ente automobilistico in Cecoslovacchia.

Il 19 maggio u. s. ha avuto luogo in Praga una riunione dei delegati plenipotenziari delle due massime associazioni motoristiche cecoslovacche: l'Unione Automobilistica e la Lega dei Motoristi.

La riunione aveva lo scopo di studiare le possibilità di un accordo che permettesse di

far fronte nel modo migliore alle gravi conseguenze della crisi nel campo motoristico nazionale.

L'accordo venne realizzato con la creazione di un nuovo Ente denominato « Associazione dei Motoristi della Repubblica Cecoslovacca », il quale, forte dell'adesione di 26.000 Soci, è destinato a svolgere opera efficace di difesa degli interessi di tutti i motoristi cecoslovacchi senza distinzione di appartenenza a partiti o ad organizzazioni.

Le due Associazioni fondatrici conservano peraltro ciascuna la propria autonomia e continuano la loro esistenza.

Segnaliamo con piacere questo notevole esempio di disinteresse e di esatta comprensione dei bisogni dell'ora presente dato dalle due Associazioni cecoslovacche nell'accordarsi sopra un programma comune di cordiale collaborazione.

L'influenza del profilo della carrozzeria sul consumo del carburante.

E' nota l'attuale tendenza dei costruttori di sostituire alle carrozzerie del tipo normale (basate esclusivamente su criteri estetici) altri tipi aventi un profilo studiato in modo da rendere minima la resistenza dell'aria al movimento dell'automobile. Di tali carrozzerie, dette comunemente (ed impropriamente) « aerodinamiche », sono già in commercio alcuni tipi, non solo per le vetture da corsa, ma anche per quelle da turismo. Esperienze comparative eseguite su due automobili della stessa marca e della stessa potenza, lungo il medesimo percorso e nelle identiche condizioni di carico, permisero di accertare un notevole risparmio di carburante (dal 25 al 30 %) a favore di quella avente carrozzeria a profilo razionale, nei confronti di quella avente carrozzeria del tipo normale. Inoltre, a pari potenza del motore, la vettura con carrozzeria aerodinamica consente di raggiungere velocità maggiori.

E' evidente che se, come è logico attendersi, questa razionale soluzione verrà generalizzandosi, si giungerà ad una notevole diminuzione del consumo unitario di carburante.

L'importazione automobilistica nei principali mercati del mondo durante il 1931.

Crediamo utile pubblicare i seguenti dati inerenti all'importazione di autoveicoli nei principali mercati del mondo nell'ultimo biennio, dati che l'Istituto Nazionale per l'Esportazione ha desunti dalle statistiche ufficiali dei varî paesi.

Come i lettori potranno notare esaminando le cifre sotto riportate, in seguito all'acuirsi della crisi economica in tutto il mondo, quasi tutti i paesi hanno ridotto sensibilmente, durante lo scorso anno, gli acquisti di autoveicoli. Tra i mercati europei fanno eccezione solo la Svizzera e l'Olanda, le cui importazioni in questo campo hanno denotato un leggero incremento in quantità, cui ha corrisposto però una diminuzione in valore. Fuori dell'ambito europeo, è notevole l'aumento registrato dalla Costa d'Oro.

Paesi	Quantità e valore dell'importazione automobilistica		Variaz. percentuale del 1931 rispetto al 1930
	1930	1931	
GRAN BRETAGNA:			
Numero	12.380	4.709	— 62,0 %
Lst.	2.039.000	837.000	— 59,0 %
GERMANIA:			
Numero	11.400	3.372	— 70,3 %
RM.	31.230.000	15.118.000	— 51,5 %
NORVEGIA:			
Numero	6.662	6.155	— 7,6 %
Cor.	19.485.000	16.700.000	— 14,2 %
DANIMARCA:			
Numero	4.668	4.047	— 13,3 %
Cor.	16.992.000	Non specif.	—
SVEZIA:			
Numero	12.382	10.633	— 14,1 %
Cor.	35.826.000	30.420.000	— 15,0 %
BELGIO:			
Numero	7.158	5.869	— 18,0 %
Frs.	256.473.000	175.431.000	— 31,6 %
SVIZZERA:			
Numero	9.823	10.428	+ 6,1 %
Frs. Svizz.	64.774.000	62.249.000	— 3,9 %
FRANCIA:			
Numero	7.879	2.768	— 64,8 %
Frs. (1)	322.688.000	209.897.000	— 35,0 %
OLANDA:			
Numero	13.678	14.115	+ 3,1 %
Fl.	26.927.000	24.111.000	— 10,4 %
SPAGNA:			
Numero	17.835	7.143	— 59,0 %
Pesetas oro	105.182.000	26.610.000	— 74,7 %
PORTOGALLO:			
Tonnell.	5.373	2.278	— 57,6 %
Escudi	76.253.000	34.245.000	— 55,0 %
AUSTRIA:			
Numero	2.356	1.505	— 36,1 %
Scellini	13.878.000	9.468.000	— 31,8 %
UNGHERIA:			
Quintali	11.283	4.784	— 57,6 %
Pengö	4.921.000	2.050.000	— 58,3 %
CECOSLOVACCHIA:			
Numero	2.908	1.780	— 38,7 %
Cor.	88.910.000	49.006.000	— 44,8 %
POLONIA:			
Quintali	22.570	7.597	— 66,2 %
Złoty	15.870.000	5.282.000	— 66,7 %
GRECIA:			
Numero	1.920	1.198	— 37,6 %
Dracme	230.866.000	167.695.000	— 27,3 %
EGITTO (2):			
Numero	4.160	2.380	— 42,7 %
Lire egiz.	647.000	461.000	— 28,7 %
NIGERIA:			
Numero	1.584	1.076	— 32,7 %
Lst.	303.994	170.653	— 43,7 %
COSTA D'ORO:			
Numero	970	1.861	+ 91,8 %
Lst.	119.555	263.031	+121,0 %
SIERRA LEONE:			
Numero	136	—	—
Lst.	21.918	—	—
GAMBIA:			
Numero	48	21	— 56,2 %
Lst.	4.986	3.064	— 38,5 %
UNIONE SUD AFR. (3):			
Numero	9.378	8.935	— 4,7 %
Lst.	2.793.000	2.535.000	— 9,5 %
INDIA BRITANNICA:			
Numero	21.657	16.277	— 24,8 %
Rupie	42.477.000	28.348.000	— 33,2 %
GIAPPONE:			
Numero	4.200	3.091	— 26,4 %
Yen	6.729.000	4.510.000	— 33,0 %
ARGENTINA (4):			
Numero	38.322	—	—
Pesos	22.367	9.590	—
BRASILE (5):			
Numero	4.230	1.573	— 62,8 %

(1) Comprese le parti staccate e gli accessori. – (2) Per undici mesi. – (3) Non sono compresi gli chassis. Questi sono però contemplati nel valore, e così pure le parti staccate. – (4) Per il primo semestre. – (5) Per nove mesi.

Concorso ministeriale per apparecchi di segnalazione acustica per autoveicoli.

Diamo per esteso il regolamento del Concorso indetto dal Ministero delle Comunicazioni per apparecchi di segnalazione acustica per autoveicoli.

Art. 1. — Il Ministero delle Comunicazioni - Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie ed Automobili - indice un Concorso per apparecchi di segnalazione acustica per autoveicoli.

Art. 2. — Potrà essere presentato al Concorso qualsiasi apparecchio di segnalazione acustica che risponda ai requisiti richiesti dalla « Appendice » al presente regolamento, in relazione alla classificazione che segue:

Categoria A. – Apparecchi per segnalazioni acustiche di autoveicoli del tipo dell'autovettura per uso privato, per l'interno dei centri abitati (vedi anche articolo 9).

Categoria B. – Apparecchi per segnalazioni acustiche di autoveicoli del tipo dell'autovettura per uso privato, per l'esterno dei centri abitati (vedi anche articolo 9).

Categoria C. – Apparecchi per segnalazioni acustiche di autoveicoli del tipo degli autobus di linee urbane, per l'interno dei centri abitati.

Categoria D. – Apparecchi per segnalazioni acustiche di autoveicoli del tipo degli autobus di linee extraurbane, per l'esterno dei centri abitati.

Categoria E. – Apparecchi per segnalazioni acustiche di autoveicoli del tipo degli autocarri attrezzi dei pompieri per i servizi urgenti di soccorso.

Art. 3. — Le iscrizioni si aprono con la pubblicazione del presente Regolamento e dovranno effettuarsi presso i RR. Circoli Ferroviari di Ispezione (Ancona, Bari, Bologna, Bolzano, Brescia, Cagliari, Catanzaro, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Trieste, Verona) su carta da bollo da L. 5 secondo il modulo (1).

Le iscrizioni si chiudono il 31 agosto 1932.

Art. 4. — Ogni iscrizione si riferisce ad un solo apparecchio.

ON. MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI – ISPETTORATO GENERALE DELLE FERROVIE, TRANVIE ED AUTOMOBILI – ROMA.

Il sottoscritto (o Ditta) .... presa visione del Regolamento, che accetta integralmente, relativo al Concorso per apparecchi di segnalazione acustica per autoveicoli, e della « Appendice » al Regolamento stesso: si iscrive al Concorso per un apparecchio della categoria .... di cui all'art. 2.

Il sottoscritto dichiara:
che l'apparecchio è in commercio, in vendita al pubblico a L. ....

ovvero

che l'apparecchio non è in commercio; ma che una volta costruito in serie di .... esemplari, il prezzo presumibile sarà di L. ....

Nome o Ditta ....
Indirizzo ....
Eventuale rappresentante o recapito in Roma ....

Qualora un concorrente intenda partecipare con più di un apparecchio dovrà presentare una domanda di iscrizione per ciascun apparecchio.

Art. 5. — Ogni domanda di iscrizione deve essere accompagnata da una cartolina vaglia di L. 200, intestata alla Commissione Giudicatrice Apparecchi di Segnalazioni Acustiche, presso il Ministero delle Comunicazioni – Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie ed Automobili – da valere come tassa di iscrizione.

In casi speciali ed a giudizio insindacabile della Commissione Giudicatrice, la tassa di iscrizione potrà essere rimborsata ai concorrenti.

L'importo delle tasse non rimborsate verrà interamente devoluto a scopi di beneficenza.

Art. 6. — Il Ministero si riserva di comunicare ai concorrenti regolarmente inscritti:

a) le località ed i termini per la presentazione degli apparecchi;

b) le modalità e le norme relative allo svolgimento del Concorso e degli eventuali esperimenti.

Art. 7. — I concorrenti debbono indicare, all'atto dell'iscrizione, il prezzo di vendita al pubblico dell'apparecchio presentato, significando se detto prezzo è già in atto. In caso contrario debbono indicare un presunto prezzo di vendita che rimane sottoposto, per la sua attendibilità, al giudizio della Commissione Giudicatrice.

Art. 8. — Gli iscritti al Concorso dovranno presentare, nella località e nei termini che saranno indicati nella comunicazione di cui all'art. 6, un apparecchio smontato e corredato di tutta l'attrezzatura necessaria al montaggio.

Ogni apparecchio dovrà essere accompagnato dai disegni relativi, e da istruzioni particolareggiate sul montaggio e sul funzionamento.

La Commissione Giudicatrice potrà richiedere che, per le prove pratiche, un apparecchio identico a quello presentato al Concorso venga montato su un autoveicolo fornito a cura e spese del concorrente: così pure potrà richiedere che l'apparecchio presentato venga montato, a cura e spese del concorrente, su di un autoveicolo da essa fornito.

Art. 9. — Il giudizio della Commissione è insindacabile.

Nel giudicare gli apparecchi, in base ai requisiti tecnici precisati dalla « Appendice » al presente Regolamento di Concorso, sarà titolo di speciale preferenza per gli apparecchi della categoria *A*) la possibilità di produrre anche le segnalazioni di cui alla categoria *B*) e viceversa, cioè, la possibilità di produrre le due segnalazioni con un unico apparecchio; in via subordinata, sarà titolo di preferenza almeno la possibilità di produrre l'una o l'altra segnalazione con un unico comando.

La Commissione terrà altresì conto della nazionalità, in atto o in potenza, della produzione degli apparecchi, nonchè della sicu-

rezza di funzionamento ch'essi presentano, della facilità di manovra, della semplicità di costruzione, della presumibile durata dei vari organi, della facile ispezionabilità delle varie parti, della facilità di applicazione, delle dimensioni d'ingombro, della quantità e della natura dell'energia necessaria al loro funzionamento, del prezzo e delle qualità estetiche.

Art. 10. — Agli apparecchi vincitori di ogni categoria verranno rilasciati diplomi di vario grado.

La Commissione Giudicatrice potrà inoltre assegnare, fra tutti i vincitori, uno o più premi per il complessivo ammontare di L. 25.000.

Art. 11. — Col fatto dell'iscrizione, il concorrente dichiara:

a) di accettare inappellabilmente le modalità e le norme stabilite e da stabilirsi dal Ministero delle Comunicazioni – Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie ed Automobili – e le decisioni della Commissione Giudicatrice;

b) di impegnarsi a sottoporre l'apparecchio presentato a tutte le prove ed esperimenti che la Commissione Giudicatrice potesse richiedere;

c) di esonerare il Ministero, e la Commissione Giudicatrice, da ogni e qualsiasi responsabilità comunque emergente dalla partecipazione al Concorso e dallo svolgimento di questo.

APPENDICE.

Requisiti tecnici richiesti negli apparecchi presentati al Concorso.

1° Gli apparecchi della categoria *A*) dovranno essere capaci di produrre una segnalazione consistente in un *suono* (corrispondente ad una nota musicale, o ad un gruppo, avente un timbro gradevole, di note musicali), praticamente privo di elementi acustici di carattere non periodico o rapidamente smorzato (rumori, fischi, impulsi acustici, ecc.), e di altezza ed intensità soggette a variare il meno possibile, sia col tempo, sia col modo in cui viene usato l'apparecchio. Il periodo di avviamento e quello finale delle segnalazioni dovranno essere quanto più brevi è possibile, in guisa da consentire il raggiungimento pratico delle condizioni di regime anche con segnalazioni della durata complessiva di circa un terzo di secondo. La frequenza fondamentale del suono durante la segnalazione, comunque prodotta, dovrà rimanere inalterata e non dovrà superare notevolmente quella del dc_3 (259 vibrazioni complete al minuto secondo). La intensità del suono, raggiunto il periodo di regime, dovrà rimanere praticamente inalterata durante la segnalazione, comunque prodotta, e dovrà essere tale che la segnalazione stessa, supposta la durata non inferiore ad un terzo di secondo, venga avvertita ad una distanza di circa 300 metri, ma non a distanze nettamente superiori, nelle seguenti condizioni convenzionali di prova: all'aperto, su di un terreno pianeggiante senza alberi o scarsamente alberato, con aria calma o con vento di velocità non superiore a m. 1,50 per secondo, in assenza di perturbazioni sonore estranee anormali, e trovandosi l'ascoltatore anteriormente al veicolo, sul prolungamento dell'asse longitudinale di questo e senza ostacoli apprezzabili che si frappongono fra l'ascoltatore e la sorgente sonora.

E' desiderabile che il dispositivo di comando dell'apparecchio di segnalazione sia costruito in modo da rendere possibili, in via normale, soltanto segnali di breve durata (circa un terzo di secondo), indipendentemente dall'operatore; pur consentendo a quest'ultimo, in caso di necessità, la produzione di segnalazioni lunghe e ripetute a piacere, mediante una manovra supplementare facile, semplice e rapida.

2° Gli apparecchi della categoria *B*) dovranno possedere tutti i requisiti elencati per la categoria *A*), con le varianti che seguono:

a) la frequenza fondamentale del *suono* potrà giungere fino a quella del dc_4 (517 v. c. per 1");

b) la intensità del suono dovrà essere tale che la segnalazione, nelle stesse condizioni di prova sopra specificate, possa venire ancora avvertita a distanza non minore di 100 metri, ma non a distanze nettamente superiori.

3° Gli apparecchi della categoria *C*) dovranno produrre una segnalazione sufficientemente imperativa, di timbro gradevole, analogo a quello di una campana, e costituita da una successione molto ravvicinata di brevissimi suoni uguali, come, ad esempio, quelli ottenibili con una suoneria elettrica (o con un qualsiasi altro adatto mezzo, meccanico od elettrico, di comando del battaglio di una campana).

La frequenza fondamentale di ciascun suono componente, dovrà essere prossima al dc_3 (259 v. c. per 1"); la intensità dovrà essere tale che la segnalazione venga avvertita alla stessa distanza e nelle stesse condizioni specificate per la categoria *A*).

4° Gli apparecchi della categoria *D*) dovranno produrre un suono continuo di timbro gradevole, simile a quello del corno, ed essere del tipo della tromba ad aria compressa. La frequenza fondamentale del suono dovrà rimanere inalterata durante la segnalazione, comunque prodotta, e non dovrà superare notevolmente quella del dc_4 (517 v. c. per 1"). La intensità del suono, raggiunto prontamente il periodo di regime, dovrà rimanere sensibilmente inalterata durante la segnalazione, comunque prodotta, la quale dovrà essere avvertita a distanza non minore di 700 metri, nelle condizioni di prova precisate per la categoria *A*).

5° Gli apparecchi della categoria *E*) dovranno essere del tipo della sirena, capaci di produrre a lungo una segnalazione costituita da un suono di altezza ritmicamente e rapidamente variabile intorno al dc_4 (517 v. c. per 1"), in guisa che la segnalazione stessa si distingua nettamente da ogni altra. La intensità del suono dovrà essere tale che la segnalazione possa venire avvertita, sempre nelle condizioni di prova precisate per la categoria *A*), ad almeno 1000 metri di distanza.

La ruota libera sulla trasmissione, ed i suoi vantaggi.

L'applicazione della ruota libera alla trasmissione delle autovetture non è, dal punto di vista tecnico, una novità, in quanto tale dispositivo venne ideato e proposto già da qualche anno. Tuttavia la sua pratica applicazione e la sua generalizzazione rimontano soltanto all'anno scorso e furono finora quasi esclusivamente limitate agli Stati Uniti, dove questo interessante dispositivo viene grandemente apprezzato.

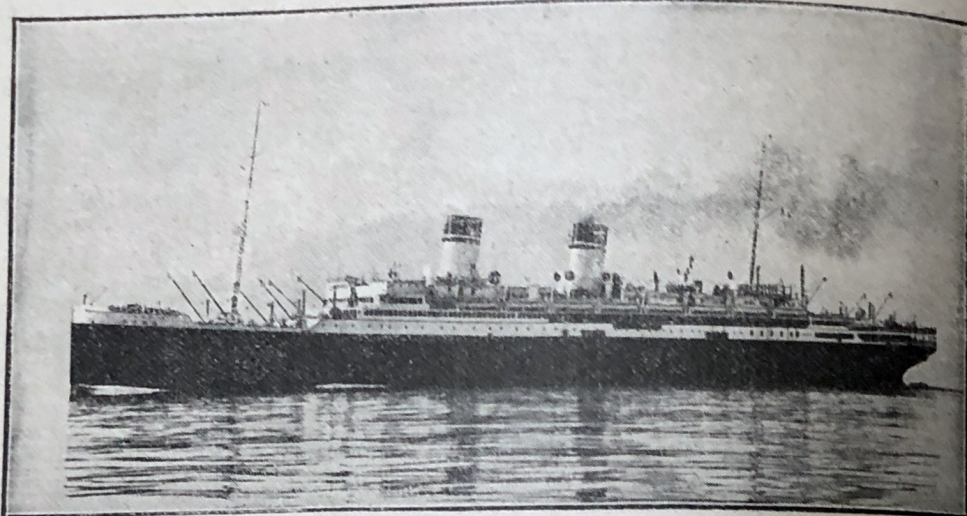
Esso infatti presenta dei reali vantaggi, che si possono così sintetizzare:

1°) possibilità di effettuare le manovre del cambio di velocità abbandonando semplicemente l'acceleratore e senza bisogno di disinnestare la frizione: ciò che facilita e rende spedite e silenziose le manovre stesse;

2°) maggior durata degli organi di trasmissione, che vengono ad essere usati più raramente (ad es. la frizione) oppure meno assoggettati ad inversione di sforzi (ad es. la coppia conica del ponte);

3° maggior durata del motore, il quale, per un dato percorso, viene a compiere un numero complessivo di giri alquanto minore di quello che avrebbe compiuto se fosse sempre stato collegato alla trasmissione;

4°) una leggera diminuzione del consumo di carburante e di lubrificante, in conseguenza appunto del minor numero di giri effettuato complessivamente dal motore.

Il dispositivo di ruota libera viene ora lanciato anche sul mercato italiano dalla Fiat la quale ne presenta un tipo interessante (applicabile alle vetture tipo 522, 524, 514, 515), caratterizzato dal fatto che l'innesto della retromarcia blocca automaticamente la ruota libera, senza bisogno di alcuna manovra supplementare. Il dispositivo in questione è illustrato da *Motor Italia*.

Il nuovo Codice Marittimo e la navigazione da diporto.

La Sottocommissione Reale per la riforma del Codice della Marina Mercantile, presieduta da S. E. il Senatore Raffaele Perla, ha presentato a S. E. il Prof. Alfredo Rocco, Ministro della Giustizia e degli Affari di Culto, il progetto per la riforma del Codice della Marina Mercantile.

Il progetto del nuovo Codice Marittimo è stato in questi giorni edito per cura dell'Istituto Poligrafico dello Stato, Libreria, Roma.

Nel nuovo Codice della Marina Mercantile saranno comprese, nel Libro VI, Titolo I, le disposizioni speciali riguardanti la Navigazione da diporto. Questa parte del nuovo Codice della Marina Mercantile è stata pure studiata dai dirigenti delle maggiori Società Nautico-Sportive e servirà molto a regolamentare alcuni dei più importanti punti riguardanti il maggior sviluppo della marina da diporto italiana.

Trascriviamo qui le disposizioni speciali per la Navigazione da diporto:

Art. 550. — (*Abilitazione al comando di navi da diporto da 3 a 100 tonnellate*). Le navi da diporto di stazza lorda superiore a 3 tonnellate e non a 100 possono essere comandate per qualsiasi viaggio dai proprietari di esse che siano maggiori di età e che, avendo superato presso le autorità marittime designate dal regolamento, gli esami, in conformità dei programmi stabiliti dal Ministero, abbiano ottenuto la abilitazione al comando delle stesse.

L'abilitazione può essere rilasciata, previo l'indicato esame, dalle associazioni nautiche riconosciute dal Ministero, ai propri Soci maggiori di età, tanto per navi che ad essi appartengono, quanto per quelle appartenenti alle associazioni.

Sotto la responsabilità dei comitati o di altri promotori delle gare nautiche, le navi costruite espressamente per le regate a vela possono essere ammesse alle gare anche se comandate da minori di età, indipendentemente dalla prova di esame stabilita dal presente articolo.

Art. 551. – (*Abilitazione al comando di navi da diporto di più di 100 tonnellate*). – Per le navi da diporto di stazza superiore alle 100 tonnellate lorde, qualora il proprietario o, se vi sono più proprietari, taluno di essi, non abbia grado o abilitazione a comandare navi mercantili, il comando deve essere assunto da un marittimo avente l'abilitazione che si richiede per i viaggi che si vogliono intraprendere.

Art. 552. – (*Visite e perizie per navi da diporto di più di 100 tonnellate*). – Le navi da diporto di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate sono soggette alle visite o perizie stabilite dalle vigenti norme per le navi mercantili.

L'Autorità marittima potrà sottoporre a visita speciale anche le navi di portata inferiore alle 100 tonnellate di stazza lorda, qualora abbia motivo di dubitare che esse non si trovino in buona condizione di navigabilità.

Art. 553. – (*Assunzione di personale su navi da diporto non superiori a 100 tonnellate*). – Riguardo alle navi da diporto non superiori a 100 tonnellate di stazza lorda non è richiesta alcuna formalità per l'assunzione del personale.

Art. 554. – (*Esercizio della pesca con navi da diporto*). – Salvo applicazione delle norme di polizia, alle persone imbarcate sulle navi da diporto è consentita la pesca senza bisogno di speciale licenza, sempre che sia escluso da essa ogni scopo di lucro.

Art. 555. – (*Navi da diporto con apparato motore. Imbarco di personale di macchina*). – Le navi da diporto munite di apparato motore, quale unico e principale mezzo di propulsione, ovvero quale motore ausiliario che ecceda la potenzialità stabilita dal regolamento, debbono imbarcare il personale di macchina munito della prescritta abilitazione.

Art. 556. – (*Battelli con fuoribordo e motoscafi*). – Le barche da diporto munite di motore fuori bordo ed i motoscafi da diporto muniti di motore a scoppio di potenza fino a trentacinque cavalli-vapore sono esenti dalle visite di collaudo.

Art. 557. – (*Associazioni nautiche riconosciute*). – I componenti delle associazioni nautiche da diporto, riconosciute dal Ministero, hanno la facoltà di progettare e costruire navi da diporto che non superino la stazza lorda di 20 tonnellate, ma appena compiuta la costruzione debbono presentarle all'Autorità marittima perchè ne sia eseguita la stazzatura.

L'impiego del « carbone liquido » nei piroscafi a vapore.

Nei Circoli Marittimi vengono seguite col massimo interesse le prove che la Cunard-Line sta compiendo sopra il suo piroscafo *Schythia*. Su questa nave viene impiegata per la prima volta come combustibile una miscela composta del 40 % di carbone polverizzato e del 60 % di olio pesante; miscela per il cui uso possono essere utilizzati i normali dispositivi per l'alimentazione con olio pesante.

Si tratta principalmente di sapere se dall'impiego di questo cosidetto carbone liquido è da aspettarsi una economia in confronto agli altri abituali combustibili. Evidentemente, i produttori di carbone hanno il più grande interesse per una simile innovazione. (E' noto, in proposito, che da diversi anni è stato messo tecnicamente al punto ed è in uso su alcuni piroscafi l'impiego di carbone polverizzato senza miscela di olio). Lo scopo delle esperienze inglesi è la ricerca di un nuovo sbocco per il carbone o meglio la riconquista della propulsione a vapore, la quale andava sempre più riducendosi per effetto dell'alimentazione a olio pesante e dell'impiego del motore Diesel.

La grande entità del fabbisogno dell'olio pesante spiega quale importanza abbia l'esperimento della Cunard-Line nei riflessi del mercato nazionale dei combustibili.

Tale fabbisogno raggiunge infatti annualmente un milione di tonnellate. Se venisse introdotto e generalizzato l'impiego del carbone liquido, allora il fabbisogno (importazione) di olio pesante sarebbe ridotto a 600 mila tonnellate, e con questo troverebbero un nuovo impiego 400 mila tonnellate di carbone prodotto nel paese.

In ogni caso, si tratta di un esperimento tecnico-economico di grande importanza.

L'allungamento di un bastimento a vapore.

Nei bacini di carenaggio della « Kruppschen Germaniawerft » si è di recente compiuta una interessante... operazione chirurgica sopra il bastimento a vapore *Frielinghaus* dello Kruppschen Reederei.

Il bastimento, che ha una capacità di circa 6000 tonnellate, venne allungato di 12 metri, aumentandone così la capacità di circa 950 tonnellate.

L'operazione venne compiuta tagliando a metà il bastimento e allontanando di 12 metri le due metà così risultanti.

La vita è fatta come l'altalena:
Or ti sospinge in alto ed ora in basso,
Tanto che di salir non val la pena,
Per dover poi subir nuovo ribasso.

Fra questo sali-scendi universale,
Soltanto la **Voigtländer** *sempre sale.*

E. BOZOLI

Il poeta ha ragione:

L'affermazione degli apparecchi fotografici **Voigtländer** è in costante progresso e la schiera di coloro che soprattutto apprezzano i pregi immensi dell'ottica di Voigtländer si aumenta ogni giorno.

Voigtländer ha per tutti l'apparecchio che si conviene: da quello semplicissimo pel principiante e pel turista che ricerca la massima facilità di uso a quello di gran classe pel dilettante più esigente. E con gli uni e con gli altri le soddisfazioni sono sempre grandi.

Gli apparecchi **Voigtländer** *da L.* **150** *a L.* **2600,** *sono in vendita presso tutti i buoni negozianti dell'articolo.*

Chiedere al Rappresentante Generale depositario per l'Italia, il Catalogo generale riccamente illustrato che viene spedito GRATUITAMENTE

VOIGTLÄNDER & SOHN
BRAUNSCHWEIG
Fondata nell'anno 1756

CARLO RONZONI - Milano
Via Cappuccio, 16
Rappresentante Generale per l'Italia

LISTINO PREZZI

1° APRILE 1932

OM

AUTOMOBILI

TIPO 4 CILINDRI - cm.³ 1600 - HP tassabili 17:
Berlina lamiera lusso 4-5 posti . . . . . Lit. 31.000
Berlina lamiera lusso 6-7 posti con divisorio » 32.000
TIPO 6 CILINDRI - cm.³ 2200 - HP tassabili 25:
Berlina lamiera lusso 6-7 posti con divisorio . Lit. 40.000
Berlina lamiera lusso 4-5 posti su chassis sport » 40.000

Le vetture s'intendono complete di paraurti e tergi-cristalli elettrico e cristalli di sicurezza.

AUTOVEICOLI INDUSTRIALI

(con motore a benzina):

Trasporto Merci.

TIPO 4 F¹ (4 cilindri) - cm.³ 1600 - HP 17 - portata (compresa la carrozzeria) quintali 20:
Chassis . . . . Lit. 23.500
Carrozzato camion . . . . » 28.500
TIPO 6 F¹ (6 cilindri) - cm.³ 2200 - HP 25 - portata (compresa la carrozzeria) quintali 23:
Chassis . . . . Lit. 27.500
Carrozzato camion . . . . » 32.500

Trasporto passeggeri.

TIPO 4 FA¹ (4 cilindri) cm.³ 1600 - HP 17:
Chassis . . . . Lit. 23.500
Autobus 15 posti . . . . » 37.500
TIPO 6 FA¹ (6 cilindri) - cm.³ 2200 - HP 25:
Chassis . . . . Lit. 27.500
Autobus 18 posti . . . . » 42.500

Nei prezzi sono comprese 6 ruote gommate «Pirelli» e 2 di scorta nude.

VEICOLI INDUSTRIALI «OM»

(licenza Saurer) con motore ciclo Diesel a nafta:

Trasporto merci.

TIPO 3 BOD (motore 4 cilindri Diesel) portata quintali 50 (compresa la carrozzeria):
Chassis . . . . Lit. 90.000
Carrozzato camion . . . . » 97.500
TIPO 5 BLD (motore 6 cilindri Diesel) portata quintali 70 (compresa la carrozzeria):
Chassis . . . . Lit. 115.000
Carrozzato camion . . . . » 124.000

Trasporto persone.

TIPO 3 BODPL (motore 4 cilindri Diesel) per trasporto 32-35 persone:
Chassis . . . . Lit. 95.000
TIPO 3 BLDPL (motore 6 cilindri Diesel) per trasporto 32-35 persone:
Chassis . . . . Lit. 105.000
TIPO 5 BLDPL (motore 6 cilindri Diesel) per trasporto 45 persone:
Chassis . . . . Lit. 120.000

Nei prezzi sono comprese 6 ruote gommate «Pirelli» ed un cerchio di scorta gommato.

Chiedere preventivi alle nostre Agenzie in tutte le principali città o direttamente alla Fabbrica.

SOCIETÀ ANONIMA

OM

FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI

Capitale interamente versato L. 8.000.000

Sede: **MILANO** - *Direzione e Amministr.:* **BRESCIA**

TURISMO

Il movimento turistico di frontiera attraverso i transiti ferroviari.

Il Bollettino mensile dell' « Enit » *Statistica del Turismo* del giugno u. s. dà notizia per la prima volta dei risultati conseguiti attraverso l'indagine di frontiera sul movimento degli stranieri entrati e usciti dall'Italia, per ferrovia, nel 1931.

Il numero complessivo di stranieri entrati in Italia per ferrovia nello scorso anno è stato di 919.484, quello degli stranieri usciti di 923.318.

Tra gli stranieri entrati in Italia per ferrovia nel 1931 i Tedeschi sono i più numerosi, ma presentano una forte diminuzione in confronto del movimento del 1930. Vengono poi gli Austriaci, i Francesi, gli Inglesi ed i Cecoslovacchi; piuttosto esiguo è il movimento dei Nordamericani (5 %) che in passato rappresentavano una corrente molto più intensa.

Il transito che ha registrato maggior movimento è stato quello del Brennero con oltre 200.000 stranieri entrati e altrettanti usciti. Vengono poi i transiti di Chiasso e Domodossola con 120.000, quello di Ventimiglia con circa 100.000, quello di Postumia con 70.000, ecc.

Raggruppando i transiti per nazioni, osserviamo che il movimento attraverso il confine italo-svizzero è stato il più intenso con circa 320.000 stranieri, seguìto a brevissima distanza da quello attraverso il confine italo-austriaco. Il terzo posto viene occupato dal movimento attraverso il confine italo-francese, con circa 185.000 stranieri riducibili a circa 162.000 per escluderne il movimento di puro transito registrato tra Piena e San Dalmazzo di Tenda sulla Cuneo-Ventimiglia. Per ultimo viene il movimento registrato al confine italo-jugoslavo con quasi 100.000 stranieri. Il diagramma del movimento di entrata ha due salienti: il primo primaverile con spiccata accentuazione nel mese di aprile, il secondo estivo con le quote di luglio, agosto, settembre quasi allo stesso livello. La curva del movimento di uscita non differisce gran che dalla precedente con i due salienti, primaverile ed estivo, più pronunciati, nei confronti del movimento di entrata, rispettivamente in aprile e in settembre.

L'apertura del valico di Col Ferret.

Il valico di Col Ferret al confine italo-svizzero, in provincia di Aosta, sarà aperto al transito delle persone munite di passaporto (o di altri documenti internazionalmente equipollenti) e di quelle munite di tessera di frontiera limitatamente al periodo estivo. La notizia riuscirà molto gradita agli alpinisti ed ai turisti che desiderano passare dal settore nord del Gruppo del M. Bianco al settore centrale sul versante italiano senza essere costretti al lungo giro per la rotabile del Gran S. Bernardo.

I « Misteri Gaudiosi » di Oropa.

A Oropa, il celebre santuario-ospizio biellese, a 1200 metri sul mare, si svolgeranno durante tutta l'estate, manifestazioni artistiche e religiose di grande interesse. I cinque « Misteri Gaudiosi », gruppi plastici policromi raffiguranti episodî della vita di Maria Vergine, sono stati sistemati all'aperto nella meravigliosa cornice della pineta di ponente.

Artisti di particolare valentia hanno contribuito al successo di questa manifestazione, completata da originali e moderni effetti di luce e dalla esecuzione di musiche religiose di ogni tempo.

Sino al 30 settembre tutte le ferrovie biellesi avranno biglietti cumulativi di andata e ritorno con fortissimi ribassi.

Saranno organizzati, nell'alta Italia, treni popolari e servizi d'automezzi a prezzi di eccezionale favore.

Si torna a parlare della mancia negli alberghi.

Sarebbe lungo ricordare tutto quello che è stato proposto ed è stato sperimentato contro la mancia negli alberghi. Cartelli, sanzioni disciplinari, buoni di pagamento della percentuale di servizio che l'ospite avrebbe consegnato al personale invece della mancia... E

decine di volte se ne è annunciata la fine senza appello e senza ritorno, per poi sentirne proclamare a breve distanza di tempo la morte... ancor più definitiva. Dopo tante vane sentenze capitali, vien fatto di credere che la mancia sia proprio un'istituzione immortale. Ora un autorevole nostro Socio ripropone la questione dichiarandola tutt'altro che risolta, e dietro lui, altri fanno eco, confermando la necessità di nuovi provvedimenti. Questa volta, la proposta consiste nel farsi il Touring promotore di un'inchiesta per riconoscere gli alberghi nei quali la mancia è effettivamente vietata, per farne poi una onorevole menzione nelle proprie pubblicazioni.

« Il Touring, — si propone, — nelle sue pregiate pubblicazioni indichi gli alberghi che vietano le mance: accanto al nome dell'albergo, fra parentesi: (vietate le mance). Ad esempio, l'Hôtel Baglioni a Firenze vieta severamente al proprio personale di accettare le mance. Sarebbe la più bella *reclame* che si potrebbe fare a questi alberghi. Il Touring, iniziando la sua campagna, inviterebbe anzitutto gli albergatori a dichiarare se intendono essere compresi nella categoria del « vietate le mance ». Si toglierebbe un fastidio grave per il viaggiatore e non si offenderebbe l'amor proprio degli inservienti... ».

Dopo tanti interventi autorevoli della Federazione Alberghi e del Sindacato, e dopo le solenni dichiarazioni del Contratto Nazionale di Lavoro, che dedica al divieto della mancia due interi articoli (il 51 e il 52), confessiamo il nostro scetticismo sull'efficacia della nuova proposta: anzitutto perchè la dichiarazione richiesta non impegnerebbe in definitiva l'albergatore che la fa, ma il pubblico e il personale nei cui rapporti la mancia si verifica; poi perchè ci pare almeno superfluo domandare pubbliche dichiarazioni in materia già legalmente definita e che sopravvive ormai all'ombra di un abuso. Le sanzioni esistono, tanto a carico del personale che accetta la mancia come dell'albergatore che scientemente la tollera; ora il pubblico che si sente offeso dall'abuso dovrebbe far ricorso alla locale Federazione Alberghi; e se non lo fa, è perchè in fondo gli manca la persuasione che sia proprio il caso di procedere con rigore.

La mancia sopravvive a tanti divieti perchè affonda le proprie radici in un triplice ordine di cause: nella consuetudine del pubblico, nell'acquiescenza degli albergatori e nell'evidente interesse del personale.

La spontaneità con la quale una parte del pubblico continua a dare la mancia nell'albergo trova la sua spiegazione e la sua origine nella consuetudine di dare la mancia al personale di servizio, quando si è ospiti di una famiglia; forse ancora in altri sentimenti di gratitudine verso chi si è preso cura del nostro benessere, e in altre disposizioni generose proprie a chi è soddisfatto della tavola e del riposo.

L'acquiescenza degli albergatori si spiega a sua volta con un duplice ordine di considerazioni: quello di non opporsi al volere dei clienti, tanto più suscettibili quando si vedano controllati e impediti in un atto di spontanea generosità, e quello di non scontentare il proprio personale — solitamente il migliore — con un intervento che riveste sempre un carattere fiscale, e che sa di rigore.

Quanto al personale... parrebbe ingenuo aver l'aria di scoprire tutte le ragioni del suo insopprimibile attaccamento alla mancia: chi vi dirà che essa vale ad arrotondare il guadagno non lauto in questi tempi di « punti » piuttosto magri; e chi confesserà più semplicemente che il danaro non si rifiuta, quando sia offerto con spontaneità di intenzioni e con animo cordiale.

Certo è che per il concorso di tante circostanze, l'abuso si perpetua col risultato di veder pagato il servizio due volte: sotto forma di percentuale aggiunta al conto e sotto forma di mancia: tanto che v'è chi si domanda se non convenga addirittura abolire la percentuale, visto che in parecchi anni non è stato possibile sopprimere la mancia che da quella doveva essere sostituita.

Ma noi non vogliamo giungere a una così radicale soluzione, nè possiamo dimenticare le ragioni a pro' della percentuale da noi pure sostenute a suo tempo. Riteniamo che la battaglia contro la mancia non debba essere ritenuta ancora persa, quando da tutte le parti interessate ci si richiami ai primitivi propositi,

in nome dei quali essa è stata sostituita dalla percentuale.

Il personale dovrebbe richiamarsi alle ragioni di dignità professionale e di giustizia distributiva già proclamate a suo tempo in difesa della percentuale e contro la mancia. L'albergatore dovrebbe considerare il vantaggio della diminuita spesa a carico del viaggiatore, e quindi il buon nome che ne acquisterebbe il suo albergo e l'efficace pubblicità che gliene deriverebbe. Del resto è stato molte volte dimostrato come questa sovrapposizione degli interessi del personale a quelli dell'azienda dia luogo ad una situazione che sovverte la disciplina e danneggia l'economia della gestione.

Ma la resistenza più utile in materia dovrebbe essere opposta dal pubblico. Perchè esigere l'intervento di altre persone a tutela del nostro diritto già esplicitamente riconosciuto e sancito? Perchè pretendere che il personale rifiuti un compenso che non gli spetta, quando noi stessi non abbiamo il coraggio di astenerci dall'offrirglielo? Bisogna che il pubblico si faccia la persuasione del suo buon diritto, e in tal caso la questione si risolverà da sè. Alcuni potranno obiettare che tante volte la mancia è press'a poco inevitabile, dati gli atteggiamenti così insistenti degli interessati. Ma in tal caso la questione ci sembra spostarsi dall'oggetto della mancia a quello della correttezza del personale e del buon trattamento, e non sarà difficile risolverla invocando l'intervento del principale, specie in questi tempi di concorrenza inasprita e di scarso lavoro negli alberghi. Tanto più che, a dirla schietta, quello che importa nella questione è che la mancia non sia mai imposta e non diventi un obbligo; che se poi in qualche caso fosse ancora data con tutta spontaneità e nell'intimità di un commiato cordiale, sfidiamo noi gli altri ospiti dell'albergo ad accorgersene, e però non vediamo come potrebbero dichiararsi parte interessata.

L'insediamento del Comitato per il Credito Alberghiero.

S. E. l'On. Suvich, Commissario per il Turismo, ha insediato il 2 luglio scorso il Comitato per il Credito Alberghiero, costituito in base alla legge del 26 maggio scorso, e di cui pubblicammo il testo nel nostro numero precedente.

Fanno parte del Comitato l'On. Italo Bonardi, quale presidente, il Comm. Dott. Adolfo Zechi in rappresentanza del Ministero delle Finanze, il Gr. Uff. Ettore Brambilla, in rappresentanza dell'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche, il Comm. Cesare Pinchetti in rappresentanza della Federazione nazionale fascista Alberghi e Turismo.

Il Comitato — informava l'Agenzia *Stefani* — ha preso le prime disposizioni per far funzionare entro il più breve tempo possibile il credito alberghiero nella forma di contributo agli interessi dei mutui onerosi che gravano sulle aziende alberghiere.

Migliorie alla linea Piombino-Isola d'Elba.

In seguito a recenti migliorie apportate al servizio di comunicazioni tra l'Isola d'Elba e il Continente, è evitato l'inconveniente dello sbarco e imbarco nella rada di Piombino. Il piroscafo attracca adesso alla banchina di Portovecchio, a circa un chilometro da Piombino, alla quale città si accede dalla stazione ferroviaria con un servizio di autobus.

La funivia al Gran Sasso.

Sono a buon punto i lavori per la funivia del Gran Sasso che partendo dalla Fonte del Cerreto presso Assergi, con una lunghezza complessiva di m. 3240 supererà 1007 m. di dislivello, e giungerà all'orlo del vasto altipiano di «Campo Imperatore» ad un'altezza di 2200 m. sul mare. La linea, che sarà inaugurata il 28 ottobre p. v., è divisa in due tronchi da una stazione intermedia, nella quale avverrà il passaggio dei viaggiatori dalla vettura del tronco inferiore a quella del tronco superiore. In un primo tempo ogni tronco avrà una sola via di corsa e una sola vettura.

FERROVIE

Innovazioni sulle Ferrovie dello Stato e confronti col passato.

Da alcuni dati, che ci è stato possibile desumere dal numero di giugno della nuova rivista *Vita ferroviaria*, possiamo trarre occasione per interessanti constatazioni e per edificanti confronti fra il passato e il presente delle nostre ferrovie.

Così, ad esempio, nel 1921, anno in cui i ritardi dei treni raggiunsero l'apice, sorpassando di gran lunga quelli del periodo bellico, la media dei ritardi su alcune delle linee più importanti fu la seguente: linea Modane-Torino-Roma, minuti 35; linea Milano-Roma, minuti 37; linea Bologna-Brindisi, minuti 43; linea Venezia-Pontebba, minuti 40; linea Metaponto-Reggio, minuti 35; linea Napoli-Foggia, minuti 53.

Oggi la media dei ritardi sulle linee sopra indicate oscilla fra i 3 e i 4 minuti. Non occorrono commenti! Questo risultato si è ottenuto con un numero considerevolmente inferiore di agenti e migliorando e perfezionando i servizi.

***

Riassumiamo i recentissimi provvedimenti, aggiungendo però alcuni dati a quelli pubblicati dai giornali. Treni leggeri, treni rapidi, treni popolari: è tutto un vasto ed organico programma di innovazioni che è andato in vigore.

I treni rapidi e i treni popolari non costituiscono più una novità, quantunque l'estensione e i miglioramenti apportati per la nuova stagione siano stati notevolissimi. I treni leggeri, invece, composti di due sole vetture e in qualche caso soltanto di una, con corse frequenti e rapidissime, costituiscono la novità più recente. Essi hanno risolto il problema delle comunicazioni intorno ai grandi centri. Talvolta per attraversare una grande città, da un capo all'altro, col tranvai, s'impiega più tempo che per recarsi in una località vicina con un treno leggero.

Esponiamo alcuni dei risultati ottenuti con i treni leggeri.

Piemonte.

— I nuovi treni fra Torino e Ceva impiegano solo 2 ore e 20 minuti, mentre il più celere treno diretto sullo stesso percorso, con dodici fermate intermedie in meno, impiega 2 ore e 10 minuti.

— Da Alessandria ad Acqui, i treni leggeri impiegano soltanto 47 minuti, con un guadagno di ben 38 minuti sulle relazioni più celeri del vecchio orario. Le Terme di Acqui si avvantaggeranno, senza dubbio, della istituzione di treni così celeri.

— Da Aosta a Chivasso, i treni leggeri impiegano 2 ore e 24 minuti, cioè 12 minuti in più del diretto estivo che serve soltanto 7 delle 23 stazioni intermedie di quel percorso. Questi nuovi treni offrono ai turisti ed agli alpinisti il mezzo più comodo per la visita della valle e per le ascensioni.

Lombardia.

Sono aumentate ed accelerate le comunicazioni di Milano con i centri viciniori di Monza, Seregno, Pavia, Stradella, Lodi e Codogno, mediante l'istituzione di:

— 4 coppie di treni leggeri fra Milano e Seregno. Percorso: minuti 29 fra Milano e Seregno;

— 4 coppie di treni leggeri fra Milano e Pavia, di cui una prolungata fino a Stradella ed una fino a Castel S. Giovanni. Percorso: minuti 45 fra Milano e Pavia, minuti 46 fra Pavia e Stradella, minuti 65 fra Pavia e Castel S. Giovanni;

— 5 coppie di treni leggeri fra Milano e Lodi, di cui una prolungata fino a Codogno. Percorso: minuti 39 fra Milano e Lodi, minuti 66 fra Milano P. R. e Codogno.

Le nuove comunicazioni tornano specialmente comode per gli uomini di affari, per gli studenti e per gli operai.

Venezia Euganea e Venezia Tridentina.

— I treni rapidi fra Venezia e Milano hanno ridotto il percorso a sole 3 ore e 5 minuti, pur servendo le località intermedie di Verona e Padova, ma i treni leggeri hanno diminuito fortemente anche distanze fra Venezia e l'Alto Adige. Al mattino, si parte da Bolzano alle 6,35 per essere a Venezia alle 11,45; a sera il ritorno è ancora più celere (4 ore e 7') e si parte alle 18,15 da Venezia per essere a Bolzano alle 22,22 con fermata in tutti i centri più importanti.

Questi treni tornano di grande utilità per la campagna, in questo periodo di buona stagione.

Venezia Giulia.

— I nuovi treni leggeri, servendo le più importanti località dell'alto Carso, impiegano 2 ore e 21 minuti, guadagnando un'ora e mezza sull'attuale percorso.

— Da Trieste a Monfalcone i treni leggeri impiegano 35 minuti, mentre il più rapido dei treni diretti, senza fermate intermedie, ve ne impiega 38. Sono questi ultimi, treni adatti specialmente per coloro che debbono portarsi giornalmente a Monfalcone.

Emilia.

— E' stata istituita una rete di treni leggeri per favorire le relazioni di Bologna con Ferrara, Modena e Parma, aventi un percorso rispettivamente di minuti 54, 42 e 108.

— Ravenna con treni dello stesso tipo è stata allacciata a Ferrara, a Rimini ed a Castel Bolognese, in modo da abbreviare notevolmente il tempo di percorso a chi, per visitarla, vi accede, sia dal nord sia dal sud.

Toscana.

— Fra Pistoia e Montecatini-Terme, durante la stagione estiva, circolano giornalmente trenta treni. Quella stazione climatica e balneare dell'Italia Centrale è, per la prima volta, raggiunta con i treni rapidi da Milano e da Roma che fermano a Pistoia e trovano in questa stazione immediate coincidenze con celerissimi treni leggeri, da e per Montecatini-Terme.

— In meno di 2 ore e 50 minuti, nuovi treni leggeri collegano Siena con Chiusi e Grosseto.

— Alle comunicazioni con treni veloci, già esistenti fra Livorno e Siena e fra Firenze e Siena, via Empoli, si aggiungono ora quelle con Orte e, quindi, Terni, con Roma, via Chiusi e con la Maremma, via Grosseto.

Lazio.

— Tutte le località attorno a Roma sono collegate alla Capitale a mezzo di parecchie coppie di treni, tipo automotrice, che riducono notevolmente gli ordinari tempi di percorso.

Si può, quindi, andare da:

Roma a Frascati	in	33	minuti	invece	di	46'
Roma ad Albano	»	47	»	»	»	60'
Roma a Velletri	»	55	»	»	»	70'
Roma a Tivoli	»	48	»	»	»	65'
Roma a Poggiomirteto ...	»	59	»	»	»	75'
Roma a Civitavecchia ...	»	1h,44	»	»	»	2 ore
Roma a Viterbo	»	1h,30	»	»	»	2h,06'
Roma a Nettuno	»	1h	»	»	»	1h,25

Questi nuovi servizi di treni leggeri sono particolarmente comodi nella stagione estiva, per i villeggianti che si recano ai colli e al mare.

Puglie.

— Il treno leggero, in coincidenza a Bari col diretto 91 da Roma, impiega 13 minuti in meno del diretto più celere Bari-Taranto e consente di partire da Roma alle 23,05 per essere a Taranto alle 11,08, appagando con ciò un desiderio espresso più volte e da tempo dai Baresi. Il pubblico poi trova una molto comoda comunicazione nel nuovo treno leggero, che, partendo da Taranto alle ore 6,38, arriva a Bari alle 8,42, fermando in tutte le stazioni intermedie.

Sicilia.

— Due coppie di treni leggeri in più delle normali comunicazioni, sono state istituite fra Messina e Taormina, ed altrettante fra Catania e Taormina. Il percorso di tali treni è di 1 ora e 10 minuti per ogni viaggio di andata o di ritorno.

— Treni dello stesso tipo circolano fra Palermo e Termini Imerese (57 minuti), fra Palermo e Partinico (73 minuti), tra Marsala e Trapani (36 minuti).

Non saremmo completi se non aggiungessimo che per molte relazioni oggi servite dai treni leggeri, sono stati abbassati sensibilmente i prezzi, eguagliandoli ai prezzi dei mezzi concorrenti, tranvie, ferrovie secondarie ed automobili. Ne risulta che il pubblico, trovando prezzi eguali con i diversi mezzi di locomozione che gli permettono di spostarsi fra determinate località, sceglierà quello dei mezzi che più naturalmente si confà alle sue speciali esigenze. Non si tratterà più di preferire questo mezzo piuttosto che quell'altro, per ragioni di prezzo, ma unicamente per ragioni di comodità, di esercizio, di orario. Così ora avviene, per esempio, per le comunicazioni fra Roma e i Castelli Romani (Fra-

scati, Albano, Marino, Tivoli, ecc.), nonchè per le comunicazioni fra la capitale lombarda e il suo territorio al nord.

Aumento nella velocità dei treni.

In quasi tutte le grandi comunicazioni ferroviarie europee si nota una tendenza per accelerare la marcia dei treni. Il nuovo orario andato in vigore col 22 maggio ha migliorato ancora la situazione.

Ecco i risultati che si sono ottenuti per l'Italia.

E' stato accelerato, sulla nostra tratta Domodossola-Postumia, più di mezz'ora il treno di lusso Sempione-Oriente-Express. I treni rapidi fra Milano, Firenze e Roma sono stati accelerati di oltre 20 minuti. Fra Milano e Roma (via Fidenza-Sarzana) sono stati accelerati i treni direttissimi notturni, in dipendenza dell'attivazione della trazione elettrica tra Fornovo e Sarzana, con che si è potuto ridurre la durata complessiva del viaggio da 11 ore 15' a 10 ore 25'. Anche fra Roma e Pisa è stata istituita una coppia di treni rapidi, che effettuano il tragitto in 4 ore 23', treni che, proseguendo fino a Torino, compiono l'intero tragitto da Roma in ore 10 e 05'.

Venendo a confronti con le ferrovie estere, ecco quanto si nota.

I nostri treni più veloci sono:

		Velocità commerciale (Km. all'ora)
P. R.	Torino-Roma	65,5
Rapidi 28-29	Milano-Bologna-Roma	71,2
Rapido P. R.	Pisa-Roma	76,4
Rapido 51	Roma-Napoli C.le	80,2
Rapidi 193-188	Milano-Venezia	86,4
Rapido 29	Milano-Bologna	87,3

Esistono tuttavia all'estero treni più veloci per qualche speciale comunicazione come appresso:

		Velocità commerciale (Km. all'ora)
Sud Express	Parigi-Bordeaux	88,7
Stella del Nord	Parigi-Bruxelles	91 –
Rapido 309	Parigi-Lilla	94,1
Rapido 201-158	Parigi-Le Havre	95 –
Rapido 125	Parigi-Liegi	95,8
F. D. 24	Berlino-Amburgo	96,1
Rapido 109	Parigi-Aulnoye	101,7
Cheltham Exp	Swindon-Londra	111,3

Il treno più celere di tutti rimane il Cheltham Express, il quale percorre la tratta Swindon-Londra di km. 124 in soli 67 minuti. Questo treno ha subìto quest'anno un acceleramento di 3 minuti, perchè prima ne impiegava 70 per l'intera tratta.

Viaggi in comitiva.

Le Ferrovie italiane dello Stato, per sempre più favorire il movimento delle comitive in servizio internazionale, oltre a ridurre a 15 il minimo delle persone prescritto per poter fruire delle facilitazioni, accordano ora un biglietto gratuito al conduttore della comitiva anche se composta soltanto di tale minimo.

Tagliandi di agenzia.

Come a molti è noto, i biglietti internazionali possono essere formati anche dalle agenzie viaggiatori, riunendo sotto unica copertina, più tagliandi riferentisi ciascuno al percorso di una amministrazione ferroviaria. Per l'uso di questi tagliandi da parte del viaggiatore valgono di massima le norme del servizio interno di ciascuna amministrazione. Data tuttavia la funzione che i biglietti così formati hanno, di servire specialmente il traffico internazionale e quindi di corrispondere ai biglietti diretti internazionali, viene affermandosi in seno alle conferenze ferroviarie e in seguito alle intese fra le varie amministrazioni la tendenza ad estendere, in quanto possibile, anche ai tagliandi di agenzia le norme dei biglietti diretti internazionali. Così si sta studiando ora di adottare — come per i biglietti diretti — le stesse norme nel caso di mancata utilizzazione. Non venendo utilizzato uno o più tagliandi, il personale ferroviario fa apposita annotazione su di essi e le amministrazioni riconoscerebbero le annotazioni fatte sui tagliandi stessi *anche da parte di personale di altre amministrazioni*. Ciò è studiato allo scopo di agevolare e favorire il pubblico per i rimborsi, in caso appunto di mancata utilizzazione dei tagliandi.

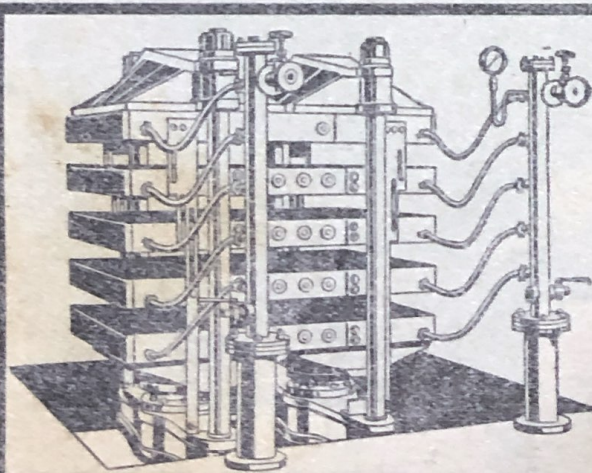
Servizio cumulativo tra le Ferrovie dello Stato e le isole Partenopee.

Col maggio è stato attuato, per il transito della stazione di Napoli Marittima, un servizio cumulativo ferroviario-marittimo per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli tra le Ferrovie dello Stato e gli scali delle isole toccate dalla Società Anonima Partenopea di Navigazione. Trattasi precisamente dei seguenti scali: Sorrento, Capri, Forio, Ischia Porto, Lacco Ameno, Casamicciola, Procida e Ventotene.

Il servizio viaggiatori con biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno viene, per ora, eseguito soltanto con biglietti concessi da località estere per gli scali delle isole Partenopee. Sono inoltre istituiti biglietti a tagliando per agenzie italiane ed estere, tagliandi per biglietti combinabili internazionali da servire per le relazioni con quegli scali.

Invece il trasporto dei bagagli, oltrechè in servizio internazionale, è ammesso anche in servizio interno da tutte le stazioni della nostra rete per determinati scali delle isole. Dato il grande numero di visitatori che ogni anno si reca nelle isole Partenopee, il provvedimento viene ad avere una cospicua portata turistica.

Concessione speciale IX per le Compagnie teatrali.

E' noto che le compagnie teatrali fruiscono di speciali riduzioni per i trasporti delle persone, dei bagagli, nonchè degli effetti, degli attrezzi e del bestiame, purchè soddisfino a determinate condizioni previste dai regolamenti ferroviari in vigore sulla nostra rete statale.

Di recente sono state diramate nuove disposizioni per chiarire in alcuni punti come debbano essere interpretate le norme di applicazione. Siccome si tratta di una categoria abbastanza numerosa di persone che viaggiano, riteniamo utile ed opportuno di farne cenno su questa rubrica.

Circa le persone ammesse a fruire della concessione è stato chiarito che i complessi lirici, scritturati alla dipendenza di un teatro per dare spettacoli pubblici, sono da considerarsi, agli effetti della concessione, come compagnie regolarmente costituite. Si deve però tener presente che i direttori dei teatri, le comparse, e tutti coloro che, non facendo direttamente parte del complesso lirico, si trovano comunque al servizio del teatro, *non* sono da considerarsi compresi fra il personale di cui al terzo capoverso del comma *a*) dell'art. 2 della Concessione IX. Si ricorda che detto capoverso esclude dal beneficio della concessione gli impresari, gli agenti teatrali e tutti coloro che in genere non sono a diretto servizio delle compagnie.

Viene poi anche chiarito che hanno diritto alla riduzione gli artisti e le altre persone addette alle compagnie nel viaggio isolato per raggiungere la compagnia quando vengono scritturati, per allontanarsene e per ritornare in caso di sospensione temporanea delle rappresentazioni, nonchè per allontanarsene al termine della scrittura.

I documenti di riduzione nel caso di viaggi in gruppo di compagnie o di complessi lirici debbono essere rilasciati dal capo o direttore della compagnia o dal direttore del teatro. Nel caso di viaggio isolato *per raggiungere la compagnia* è però ammesso che il documento di riduzione possa anche essere rilasciato da un ufficio di collocamento dei «Sindacati Fascisti dello Spettacolo». Analogamente è ammesso il rilascio del documento di riduzione dallo stesso Sindacato, nel caso di viaggi di pugilisti, concertisti, artisti di caffè-concerto.

Chi desideri conoscere maggiormente in dettaglio le nuove disposizioni potrà rivolgersi per informazioni alle biglietterie di stazione, alle agenzie viaggiatori, o consultare il punto N. 356 del Bollettino Commerciale annesso alla *Rivista delle Comunicazioni ferroviarie* del 1º giugno.

Cooperazione tra aeroplani e ferrovia.

In questi ultimi anni sono stati fatti realmente importanti progressi per tutto ciò che concerne la coordinazione e cooperazione delle facilità offerte sia ai viaggiatori sia alle merci per i loro trasporti per ferrovia e per aria. Già altre volte abbiamo fatto cenno — a proposito di riunioni dell'Unione Internazionale delle ferrovie — di questi accordi di massima. La precedenza di questi accordi riguarda il traffico merci e precisamente fra la Svezia da una parte e Berlino, Amburgo, Amsterdam e Londra dall'altra. Contemporaneamente erano cominciate in Germania delle trattative tra la Luft Hansa, che esercita i grandi servizi aerei di quella nazione, e le ferrovie germaniche. I primi accordi rimontano appena a quattro anni fa. Dopo la Germania, la Svizzera ha incominciato ad organizzare sul proprio territorio, su scala abbastanza vasta, i servizi combinati aereo-ferroviari. Ha fatto seguito il Belgio e poi la Francia.

Il curioso è che, malgrado la concorrenza via aerea sia ben più forte per il trasporto dei viaggiatori che per il trasporto delle merci, gli accordi per i viaggiatori siano venuti solo in un secondo tempo e, notisi, si tratta di accordi di carattere particolare per determinate relazioni, perchè un sistema dei biglietti diretti per viaggi combinati aereo-ferroviari applicabile sotto forma generale non esiste ancora nè in Germania, nè in alcun altro Paese europeo. Finora ha avuto larga applicazione — e probabilmente sarà anche introdotto in Italia — l'accordo per lo scambio di biglietti aerei contro biglietti ferroviari in circostanze speciali, quando per esempio il viaggio aereo non possa effettuarsi o continuare per circostanze impreviste o di forza maggiore.

Una combinazione di viaggio aria-ferrovia con biglietti diretti è stata messa in vigore tra Parigi e Bucarest nell'estate 1930: l'accordo prevede il viaggio di notte col treno sulle ferrovie francesi fino a Strasburgo, donde comincia poi il viaggio aereo per Bucarest. Altre combinazioni simili sono state studiate nell'Oriente per la prosecuzione dei viaggiatori del Sempione-Oriente-Express.

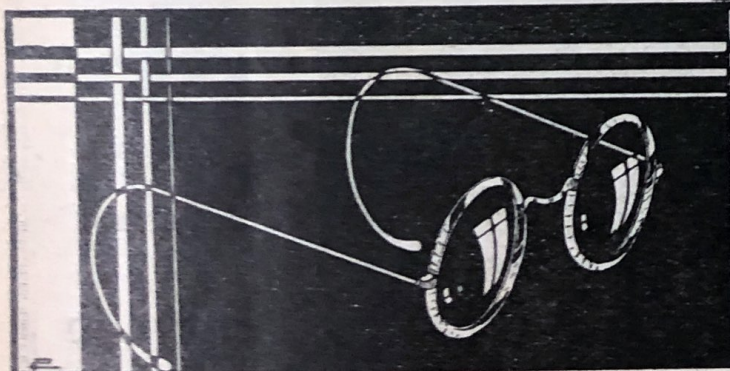
Vi sono numerosi esempi di trasporti rapidi di posta in Europa combinati con l'aeroplano.

E' da prevedere che le necessità del traffico renderanno sempre più stretta la collaborazione e che gli accordi si perfezioneranno ed amplieranno. Abbiamo già citato il caso della collaborazione tra imprese di navigazione aerea e ferrovie in seno all'U. I. C. Dobbiamo egualmente ricordare che certe compagnie di trasporti aerei, come la Imperial Airways e la Luft Hansa sono membri della Conferenza europea degli orari, il che facilita la istituzione di coincidenze regolari tra ferrovia e aeroplano.

Olimpiade.

Con la sfilata degli atleti delle cinquanta nazioni partecipanti, con il giuramento di lealtà e di cavalleria pronunciato a nome di tutti dal giovane americano nella giornata di apertura, l'Olimpiade di Los Angeles è stata dichiarata aperta in questi giorni e si conchiuderà nella prima quindicina del corrente mese. I primi confronti sono cominciati, il dilettantismo mondiale ha posto di fronte nella sterminata arena e nelle altre sedi sportive, i campioni delle razze.

Di fronte alla numerosa squadra degli Stati Uniti, l'Italia è la Nazione che ha inviato il maggior numero di atleti, in confronto delle altre Nazioni ed il presidente del C.O.N.I., On. Leandro Arpinati, prima che la carovana azzurra salpasse, ebbe a manifestare il suo pensiero in una intervista concessa al collega Cotronei del *Corriere della Sera*, nella quale dichiarò che dai nostri atleti non si deve attendere l'impossibile, perchè a noi dovrebbe bastare la conservazione della nostra classifica fra le Nazioni europee e la conferma, dopo l'Olimpiade di Amsterdam, del nostro prestigio. I nostri prescelti partirono sorretti da una volontà decisa e da un ardore appassionato e gli atleti azzurri che stanno gareggiando a Los Angeles possono piazzarsi in finale nella maggior parte delle prove, e dovranno esser soddisfatti in alcuni sport di essere piazzati fra i primi sei. E' probabile che conserveranno il primato tanto nella scherma, quanto nel ciclismo, quanto nel canottaggio. Per la ginnastica e per il pugilato non dovranno combattere soltanto gli atleti, ma anche gli umori delle Giurie.

Ad ogni modo la gioventù italiana è oggi alla Olimpiade di America non per compiere l'impossibile miracolo, ma per conservare una posizione e per trarre dai confronti i più utili ammaestramenti. Il Fascismo ha dato, fin dall'indomani di Amsterdam, una attrezzatura allo sport nazionale, e non ha mai nascosto il proposito di guardare alla Olimpiade 1936, piuttosto che a questa appena iniziata. Si è cominciato con il dare il maggior sviluppo alla educazione fisica, si è provveduto a far compiere dai tecnici e dagli esperti la più scrupolosa indagine fra tutte le società sportive e fra gli Enti che fanno praticare lo sport ai loro aggregati, allo scopo di selezionare i più

adatti che emergono in questi imponenti vivai di giovani e di avviarli verso la specializzazione.

La preparazione alla Olimpiade 1936, alla quale dovranno prender parte i nuovi atleti della leva fascista avrà come punti intermedi due cicli di gare, già fissate per il 1933 e per il 1935, alle quali si è dato il nome di Preolimpioniche. Queste dovranno sottrarre lo sport alle minoranze, richiamare su tutti gli sport l'attenzione del popolo italiano, senza privilegi o preferenze e imporre alle Federazioni un lavoro continuo, perseverante, quotidiano, non limitato alla vigilia, come purtroppo è avvenuto fino a poco tempo fa. Ed appena si sarà fatto il bilancio morale della presente Olimpiade, il lavoro verrà ripreso, ciò che dimostra la serietà del programma deciso e la perfetta convinzione che l'attuale battaglia è appena una tappa.

L'Italia non prende parte oggi a tutti gli sport, perchè ha rinunciato a quelle gare nelle quali non si sarebbe potuto gareggiare decorosamente. Se la preparazione degli atleti non avrà avuto troppo danno dai disagi della lunga traversata dell'Oceano e da quella di un continente e si confermeranno i calcoli degli allenatori e degli esperti, noi non dovremmo affatto sfigurare rispetto alle altre Nazioni. Ciò sarà il miglior premio per i sacrifici che tanti atleti si sono imposti da mesi e per quelli che lo Stato ha sopportato per consentire la partecipazione nazionale nel modo più degno. In altri tempi l'intervento e l'allenamento degli atleti erano dubbi e ostacolati dalle preoccupazioni finanziarie che angustiavano le Federazioni, oggi si è compreso che l'Olimpiade non è una qualsiasi manifestazione sportiva, bensì uno schieramento di Nazioni e un confronto di razze e che il trionfo di un atleta si risolve nella affermazione di tutto un popolo.

Gli atleti che oggi combattono lontano dalla Patria, per quanto confusi nella massa di tante centinaia di campioni di tutto il mondo, si distinguono fra tutti per la coscienza del compito che è loro stato affidato e per l'attrezzatura morale che li farà combattere fino all'ultimo guizzo di energia, fino all'ultimo respiro, non soltanto per l'alloro olimpionico, ma per la grande affermazione del nome italiano. Le Federazioni sottoposero a suo tempo al Presidente del C. O. N. I. i nomi degli atleti fisicamente più forti, ma altresì dotati di maggior saldezza morale, che non è il coefficiente minore tra le doti di un campione. Nel riprodurre i nomi dei rappresentanti in maglia azzurra intendiamo segnalare uomini che — qualunque sia l'esito della tenzone — hanno però lavorato tanto, con il massimo ardore e con la pari serena fede, per il trionfo italiano.

Scherma. — Fioretto: Giorgio Chiavacci (Livorno); Giulio Gaudini (Roma); Giovacchino Guaragna (Milano); Gustavo Marzi (Livorno); Giorgio Pessina (Roma); Ugo Pignotti (Firenze).

Spada: Giancarlo Cornaggia (Milano); Carlo Agostoni (Milano); Renzo Minoli (Milano); Saverio Ragno (Venezia); Franco Riccardi (Milano); Rodolfo Terlizzi (Firenze).

Sciabola: Renato Anselmi (Napoli); Arturo De Vecchi (Napoli); Giulio Gaudini (Roma); Gustavo Marzi (Livorno); Ugo Pignotti (Firenze); Emilio Salafia (Palermo).

Ginnastica: Omero Bonoli, Oreste Capusso, Savino Guglielmetti, Giovanni Lattuada, Mario Lértora, Romeo Neri, Franco Tognini.

Pugilato: pesi mosca: Edelweis Rodriguez; pesi gallo, Vito Melis; pesi piuma, Gaspare Alessandri; pesi leggeri, Mario Bianchini; pesi medio-leggeri, Luciano Fabbroni; pesi medi, Aldo Longinotti; pesi medio-massimi, Gino Rossi; pesi massimi, Luigi Rovati.

Lotta: pesi gallo, Marcello Nizzola; piuma, Giovanni Gozzi; medio-leggeri, Ercole Gallegati; medi, Mario Gruppioni; massimi, Aleardo Donati.

Sollevamento pesi: piuma, Carlo Bescapé; medi, Carlo Galimberti; leggeri, Silvio Tozzi.

Tiro a segno: Pistola: Domenico Matteucci, Walter Boninsegni, Morigi. — Carabinetta: Mario Zorzi, Amedeo Bruni, Ugo Cantelli.

Ciclismo: 100 km. su strada a cronometro: Giuseppe Olmo, Giuseppe Zaramella, Giovanni Cazzulanl, Attilio Pavesi. — Velocità m. 1000: Bruno Pelizzari. — Inseguimento m. 4000, a squadre: Marco Cimatti, Gino Borsari, Alberto Ghilardi Paolo Pedretti. Riserve: Guglielmo Segato e Luigi Consonni.

Pentathlon moderno: Carlo Simonatti, Vittorio Perelli, Francesco Pacini, Eugenio Pagnini.

Yachting: Monotipi olimpionici: Massimo Oberti, Silvio Trelleani.

Canottaggio: Quattro senza timoniere: Aniene di Roma (Ghiardello, D'Este, Cossu, Gazzoni-Provenzan); quattro con timoniere: Libertas di Capodistria (Vattovaz, Divora, Polazzer, Parovel, tim. Scher); double-scull: R. S. Canottieri Milano (Paroli, Moretti); otto con timoniere: Canottieri Livornesi (Cioni, Garzelli, Del Bimbo, Vestrini, Barsotti, Bracci, Balleri, Barbieri, tim. Milani).

Nuoto: m. 400 e m. 1500: Paolo Costoli, Nino Perentin.

Motonautica.

Il Concorso internazionale di Venezia — assurto a prova di richiamo mondiale — si svolgerà dal 10 al 18 settembre. Il programma è stato snellito in confronto a quello dell'anno scorso, in modo che i giorni di gare non saranno otto, ma solo sei e con netta divisione fra le due grandi categorie della motonautica: fuori-bordo ed entro-bordo.

La sezione fuori-bordistica si svolgerà il sabato 10 e la domenica 11 e comprenderà gare per tutte le classi, dalla A alla F. Tutti i fuori bordo correranno in entrambe le giornate, non in gare a doppia prova come per il passato, ma in competizioni separate per la conquista di Coppe offerte da Enti o da appassionati e di premi in danaro sensibilmente aumentati.

Oltre alle gare di ogni singola classe, a chiusura delle prove per i fuori-bordo, si svolgeranno due speciali competizioni: l'una riservata ai primi tre classificati di ogni gara e di ogni classe, l'altra a coloro che non si siano classificati fra i primi tre. Entrambe le gare, oltre ad una classifica assoluta, avranno anche la classifica di classe per l'aggiudicazione dei relativi premi.

Il Circuito della Laguna per le due categorie di fuori-bordo da turismo e per i fuori-bordo da corsa avrà svolgimento il lunedì 12. Nei giorni di giovedì 15 e venerdì 16 verrà effettuata la crociera Venezia-Trieste-Venezia, nella quale i *cruisers* da mare disputeranno la Coppa Duca di Genova, temporaneamente in possesso dell'austriaco Foest. Nella stessa giornata di venerdì si svolgerà anche il Circuito della Laguna per *cruisers* da un litro e mezzo.

Gli entro-bordo correranno nelle ultime due giornate e cioè sabato 17 e domenica 18. Il Circolo Motonautico di Venezia, riducendo per talune competizioni il numero delle prove, ha aumentato invece il numero delle categorie ammesse, per sempre più incoraggiare costruttori e appassionati nell'opera di propaganda della piccola e grande motonautica

Tre sono le categorie dei *cruisers*, non ostante la recente soppressione di quella maggiore che andava fino ai 12 litri. Le gare sono aperte alle seguenti cilindrate: fino a 1500 cmc., fino a 3000 cmc. e fino a 6000 cmc. I *cruisers* dovranno tutti disputare due prove, l'una il sabato e l'altra la domenica.

Ed eccoci ai *racers*. Accanto alle minime cilindrate, quella dei 1500 cmc., saranno i *racers* di sei litri. Per la serie internazionale 12 litri la contesa è dunque aperta, oltre che nell'incontro Francia-Italia, nella disputa della Coppa Mussolini e del Gran Premio Venezia. La Coppa posta in palio dal Duce è in temporaneo possesso del franco-argentino Etchegoin, che l'ha conquistata, dopo la bellissima lotta dell'anno scorso, col Sadi, il *racer* già detentore del *record* mondiale, che fu però battuto dallo scafo italiano Lia III di Becchi. Nella categoria senza limite è in competizione la Coppa Volpi, conquistata dallo scomparso Segrave con il Miss England e che ora è in possesso temporaneo del Conte Rossi che l'ha conquistata con lo scafo Torino.

Calcio.

La classifica del Campionato di calcio per la stagione 1931-32 è stato la seguente: Divisione Nazionale A: Juventus p. 54; Bologna p. 50; Roma p. 40; Fiorentina e Milan p. 39; Ambrosiana-Inter e Alessandria p. 38; Torino p. 37; Napoli p. 35; Pro Patria di Busto p. 31; Genova p. 30; Casale p. 28; Lazio p. 27; Triestina, Pro Vercelli, Bari p. 27; Brescia p. 25; Modena p. 22. Divisione Nazionale B: Palermo p. 50; Padova p. 47; Verona, Atalanta di Bergamo, Vigevanesi p. 39; Cremonese p. 37; Spezia e Livorno p. 36; Comense e Monfalcone p. 35; Pistoiese e Legnano p. 34; Cagliari p. 32; Novara e Serenissima di Venezia p. 30; Udinese p. 25; Lecce p. 23; Parma p. 9.

In seguito a questi risultati le squadre di Brescia e di Modena retrocedono in Divisione B e Palermo e Padova prendono il loro posto nella Divisione Nazionale A, il primo mettendosi per la prima volta al fianco delle vedette, il secondo tornando nella maggiore Divisione, dopo una breve parentesi. Il Campionato è finito a metà del mese di giugno, ma ciò non ha significato l'interruzione dell'attività degli undici nazionali, parte chiamati alla disputa della Coppa Europa, come Juventus e Bologna, parte impegnati all'estero in partite amichevoli e parte infine trattenuti in Italia da incontri interregionali. In questi giorni però i giocatori stanno assaporando le gioie del meritato riposo e torneranno nelle rispettive sedi nella terza decade del corrente mese, per riprendere l'allenamento e per trovarsi con i nuovi giocatori, chiamati a far parte delle diverse squadre. Infatti, se il Campionato ha concesso ai giocatori e al pubblico una conveniente pausa, ha d'altra parte tenuta viva la preoccupazione dei dirigenti sempre pensosi di migliorare le loro rispettive compagini. Le formazioni delle squadre per la stagione che inizierà il mese prossimo hanno una importanza che non sfugge ad alcuno ed è logico che i primi approcci e i primi contatti siano stati iniziati e conclusi prima della chiusura del Campionato, anche se essi furono annunciati più tardi a gare compiute. I cambiamenti non sono stati però molto numerosi, ma alcune impostazioni richiesero cure assai laboriose. Le modifiche apportate a taluni gruppi saranno altro dei motivi di interesse della prossima ripresa.

Automobilismo.

Il predominio delle macchine italiane nelle grandi corse di Europa è così continuo e travolgente da non lasciar presumere che la riscossa avversaria possa essere immediata. Fin dall'inizio della stagione la supremazia della nostra industria ha avuto campo di affermarsi nettamente e noi abbiamo di volta in volta registrati i successi. Quelli più recenti — dopo le Cinque Ore di Monza vinte a tempi *record* — sono quelli raccolti al Circuito di Piccardia; a Le Mans nella gara di 24 ore, prova di resistenza e durata; nella 200 km. di Leopoli, di pura velocità; nella Pontedecimo-Giovi in salita; nella gara di regolarità e velocità di Ascoli-Piceno; infine nel Gran Premio di Francia, secondo dei Grandi Premi Europei delle presente stagione.

Le prime cinque vittorie citate furono conquistate con l'Alfa Romeo 2300 cmc., vittoriosa delle Mille Miglia. Il valore di questi successi aumenta per il fatto che la stessa macchina ha potuto trionfare tanto in una prova di lunga durata, quanto in una brevissima gara di velocità; tanto su un percorso misto, quanto in una gara di pura velocità su pista. Tutto ciò conferma che la Casa italiana non si è mai lasciata attrarre dalle seduzioni di costrurre macchine specialissime per le corse, ma si è da anni attenuta al concetto di sperimentare nelle prove sportive e tecniche proprio quei tipi e modelli che sono destinati alla vendita.

Queste vittorie dovevan essere oscurate il 3 luglio scorso dal trionfo nel Gran Premio dell'A. C. di Francia, ottenuto con le nuove 8 cilindri 2700 cmc. monoposto che avevano debuttato un mese prima a Monza. Le tre macchine affidate a Tazio Nuvolari, a Umberto Mario Borzacchini, al tedesco Rodolfo Caracciola finirono nell'ordine, separate di pochi metri, tanto che il suo progettista, Ing. Jano, che dai *box* dirigeva la corsa, avrebbe desiderato che le tre vetture tagliassero contemporaneamente il traguardo. I tre

piloti delle macchine italiane marciarono alla media di oltre 148 km. all'ora e Nuvolari compì nella Cinque Ore km. 742,843, quattrocento metri più di Borzacchini e mezzo chilometro più di Caracciola. Il vincitore Nuvolari fu anche il più veloce sul giro, avendo coperto il cinquantesimo alla media di 156 km. 542. Se vi fosse stata più serrata battaglia da parte delle macchine francesi, le tre vetture italiane avrebbero potuto compiere un maggior numero di chilometri, ma poichè fin dai primi cento chilometri le tre rosse vetture monoposto erano al comando, fu consigliato di non spingere a fondo.

Dopo questo Gran Premio l'Alfa Romeo aveva due punti nella classifica del Campionato internazionale, mentre Bugatti e Maserati ne avevano nove. Dei piloti Nuvolari era in testa con 2 punti, seguito da Borzacchini con 5, da Caracciola con 9 al pari di Dreyfus e Fagioli. Qualsiasi possa esser l'esito della terza prova, nessuno può togliere il Campionato Internazionale all'Alfa Romeo.

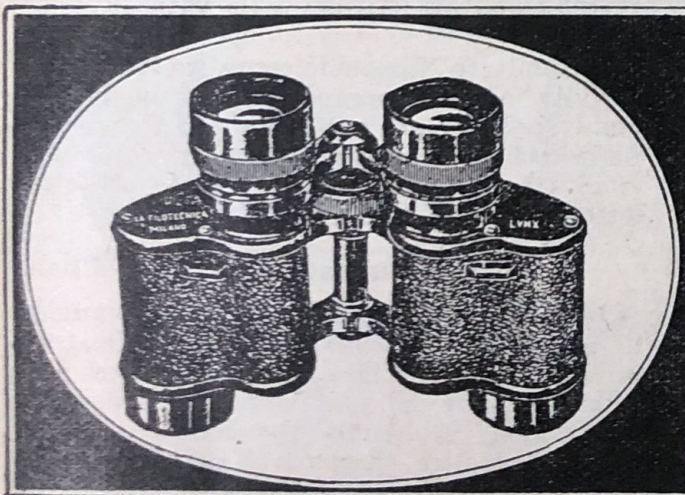
Motociclismo.

Fra le gare, di cui è ricca la stagione italiana dello sport motociclistico, quella da Milano a Napoli, ripresa nello scorso giugno, ha rinnovato gli entusiasmi di altri tempi ed ha messo in rilievo i formidabili progressi del motociclismo. La pausa di qualche anno invece di togliere importanza alla gara, l'ha accresciuta attraverso i risultati, attraverso ai confronti, che nello sport non sono mai odiosi, se pur qualche volta possano apparire irriverenti. E' forse questo il caso della Milano-Roma-Napoli 1932 che ha impallidito i risultati di una volta, che pure avevamo allora esaltati, perchè ai nostri occhi erano apparsi veramente degni di plauso.

Quest'anno, motori più potenti e costruzione più razionale, uomini non meno audaci dei pionieri trovarono strade rinnovate e una organizzazione che qualche anno fa non era neppur concepibile. La sorveglianza delle strade, l'imposizione della disciplina stradale, l'obbligo agli utenti di non intralciare la regolarità della gara sono coefficienti che consentirono la marcia sicura a medie che fino ad ieri sembravano non realizzabili su strade aperte al traffico più intenso, Ma tutto ciò avrebbe una importanza relativa, se l'industria non avesse fatto passi giganteschi e non avesse predisposto macchine perfette, studiate e curate in modo da poter reggere al collaudo di una gara di circa 900 km. su percorsi non tutti lisci ed anzi in qualche tratto non ancora sottoposti alla benefica revisione dell'Azienda della Strada.

Ha consentito la miglior soddisfazione, il fatto che i trionfatori della severa disputa, che ebbe una selezione iniziale assai grave, siano stati l'industria e i migliori concorrenti italiani, specialmente nelle maggiori categorie, nella quale fino a poco tempo fa la pressione straniera era più accentuata.

La più significativa vittoria fu quella che sorrise alla Guzzi, la quale conquistò i primi quattro posti della classifica generale e completò il suo successo con il primo posto della categoria moto-carrozzette. L'importanza del risultato non consiste soltanto nel fatto che la nuova Guzzi 500, abbia conquistato i primi due posti con Carlo Fumagalli e Virginio Fieschi, ma bensì dalla constatazione che la Casa di Mandello Lario sia stata in condizione di piazzare Riccardo Brusi e Alfredo Panella al terzo e al quarto posto con la 250, la quale, dopo aver concesso tante soddisfazioni, ha confermato — se pur v'era il bisogno — la sua provata eccellenza. Il quinto posto assoluto e il terzo nella categoria fu conquistato dalla Bianchi 500 di Pigorini, la quale, pur dimostrandosi lievemente inferiore all'avversaria quanto alla velocità, ha dimostrato di equivalerla per la bontà tecnica e per la tenuta. In tal modo Bianchi ha portato il suo contributo alla completa affermazione dell'industria nazionale.

Il successo della manifestazione si concretò attraverso le alte velocità conseguite. La media stabilita dal vincitore Fumagalli, fu di 93 km. 084, di poco superiore a quella fornita dal secondo Fieschi. Il tempo ottenuto da

Brusi con la 250 sembra sbalorditivo, perchè l'aver raggiunto una media di trecento metri inferiore ai 90 km., significa aver marciato sempre ad altissima velocità senza mai una noia. Nella categoria 350 il vincitore Montesi con Velocette non riuscì a segnare il tempo di Brusi, la vittoria del quale trae maggior risalto anche da ciò. La categoria 175 ha fornito la prova della qualità delle piccole motociclette. La C. M., classificando tre macchine ai primi tre posti si elevò indubbiamente sulle altre per questa grande regolarità di marcia. Il vincitore Cavacciuti ha fatto registrare una media di 79.935, ciò che significa che in molti tratti dovette superare i 100 km., non pochi per un motore di cilindrata così limitata. Le buone doti delle motociclette da 175 traggono conferma dalla constatazione che — malgrado il ritmo veloce della gara — ben ventun macchine terminarono a Napoli nel modo più onorevole.

Oggi il R. M. C. I. ha assunto l'iniziativa di far partecipare l'industria e i motociclisti italiani alle maggiori competizioni straniere. Il proposito merita di essere appoggiato e incoraggiato, perchè il motociclismo nazionale è attualmente in condizione di poter reggere il confronto con tutto il fiore dell'industria straniera. Il primo sintomo del valore della nostra industria nei confronti sportivi internazionali lo abbiamo avuto due anni fa a Grenoble, allorchè Gilera conquistò il Trofeo Internazionale nella 12ª Sei Giorni e riconfermò il suo trionfo difendendo e riconquistando l'ambita vittoria a Merano l'anno scorso. Tutto abbiamo da guadagnare partecipando alle competizioni estere, in attesa che alla fine del corrente mese l'industria europea al completo ritorni a Merano per il tentativo di strapparci la 14ª Sei Giorni internazionale, la cui importanza emerge dal fatto che Inghilterra, Olanda, Francia, Cecoslovacchia, Germania, Belgio e Svizzera saranno presenti contro la nostra industria.

Le Case italiane si preparano a questa gara con entusiasmo ed ognuna ambisce all'onore di essere fra le prescelte alla formazione delle squadre nazionali, le quali saranno tre, di cui una competerà per il Trofeo Internazionale e due per la Coppa Internazionale. Il primo è detenuto dall'Italia, il secondo è attualmente in possesso dell'Olanda che lo tolse l'anno scorso alla Francia. A questi premi si è aggiunto un altro Trofeo da disputarsi fra le Case e precisamente il Trofeo Ariel che verrà assegnato alla squadra meglio classificata fra quelle montanti macchine da 500 cmc. e composta, nella maggioranza almeno, da guidatori italiani. La gara, come è noto, avrà inizio il 29 corrente ed il programma ha subìto una sola modificazione decisa dal Congresso della Federazione Internazionale Motociclistica, tenutosi a Stoccolma e cioè la soppressione della prova notturna che il Reale Moto Club d'Italia aveva ritenuto opportuno di aggiungere alla gara di quest'anno, per una rigorosa prova della illuminazione. Ma la innovazione non ebbe consenzienti i rigidi tutori della formula classica.

La 14ª Sei Giorni internazionale.

Dal 29 agosto al 4 settembre si svolgerà, sotto l'egida del Moto Club d'Italia, la Sei Giorni internazionale che l'Italia ha vinto nel 1930 e nel 1931 per merito della squadra della Casa Gilera. La prova è seguita con il maggiore interesse da tutto il motociclismo europeo, perchè essa è effettivamente la più interessante prova dal punto di vista della regolarità. Il Trofeo internazionale, presentato nel 1913 alla F. I. C. M. era stato assegnato nel 1913 all'Inghilterra, nel 1920-21-22 alla Svizzera, nel 1923 alla Svezia, nei 1924-25-26-27-28-29 all'Inghilterra. L'Italia lo ha vinto — come si è detto — negli ultimi due anni e si appresta a difenderlo con il maggior impegno nella prossima estate. Al contrario dello scorso anno tutte le tappe avranno partenza ed arrivo a Merano e tutto lo svolgimento del percorso avrà luogo nei tratti alpini.

VARIE

Una mostra fotografica del paesaggio aostano.

Il Comitato Provinciale di Aosta ha bandito una mostra fotografica del paesaggio della provincia d'Aosta, che durerà dal 31 luglio all'11 settembre p. v. Potranno parteciparvi tutti i fotografi professionisti di nazionalità italiana. La mostra si divide in 5 sezioni: turistica, archeologica, artistica, scientifica e folcloristica. I turisti di passaggio da Aosta, che in tale epoca saranno certo numerosissimi, faranno bene a rammentarsi di questa esposizione e a visitarla.

Il Comitato Nazionale per le Arti Popolari.

E' stato costituito a Roma, in seno all'O. N. D. e sotto gli auspici della Commissione Nazionale Italiana per la Cooperazione Intellettuale, il Comitato Nazionale Italiano per le Arti Popolari, centro coordinatore e disciplinatore di tutte le attività, sia regionali sia provinciali, attinenti alle arti popolari e al folclore, e dal quale dipendono direttamente tutti i Comitati istituiti nelle varie provincie d'Italia.

Il Comitato Nazionale conta tra le sue varie attività anche l'organizzazione di bibliotechine specializzate per i Comitati Provinciali, bibliotechine che saranno dotate di pubblicazioni riferentisi in modo speciale all'arte e letteratura popolari, al folclore, ecc.

La più antica campana d'Italia.

I lettori ricorderanno che nel nostro numero di maggio u. s. il signor V. Valenti illustrava la campana del XII secolo che trovasi nella cella più alta del campanile del Duomo di Siena, non escludendo che potesse trattarsi della più antica campana d'Italia.

A tal proposito, il nostro consocio signor A. Arquati, direttore dell'Ospizio dei Vecchi Umberto I in San Cosimato, a Roma, ci informa che nel campanile della chiesa annessa all'Ospizio stesso esiste una campana che non reca la data di fusione ma che dai competenti vien fatta risalire alla fine del secolo X o ai primi dell'XI. Egli informa anche che nella Chiesa di San Benedetto in Piscinula, in Trastevere, esiste un'altra campana recante la data di fusione del 1064, e che è quindi anteriore di un secolo a quella del Duomo di Siena. Ma v'è di più: nel Museo Lateranense di Roma (stanza II del Museo Cristiano) è depositata una piccola campana che già trovavasi in una Chiesa di Canino in quel di Viterbo, e che risale all'VIII o al IX secolo. Essa sarebbe dunque la più antica campana, e forse non soltanto d'Italia.

Una cattedra italiana all'Università di Lipsia.

Per concessione del Ministero sassone dell'Educazione, la facoltà di storia e filologia della Università di Lipsia comprenderà anche una cattedra di italiano a cui titolare è stato nominato il Prof. Italo Majone.

Un albergo galleggiante sul Reno.

A Ludwigshafen, sul Reno, è stato inaugurato di recente il primo albergo galleggiante. Un trattore, non sprovvisto di fantasia, comperò tempo addietro il piroscafo *Kurpfalz* che in tempi migliori faceva servizio fra Mannheim e Rotterdam, lo mise all'ancora dirimpetto al parco civico di Ludwigshafen e vi installò un vero e proprio albergo con servizio di ristoratore.

La nave, che è lunga 76 metri e larga 14, può accogliere nei suoi locali riscaldati di sottocoperta più di mille avventori. Per chi voglia trattenersi a bordo anche la notte e avere magari la sensazione di trovarsi in piena navigazione, ci sono 25 letti. Nella prossima estate, naturalmente, la vita del ristoratore galleggiante si svolgerà tutta nel sopra-coperta, che verrà trasformato in una grande terrazza fiorita sul fiume.

TRA I LIBRI

GIOVAGNOLI ENRICO – *Gubbio nella Storia e nell'Arte.* – Pag. 308 con 120 illustrazioni nel testo, 48 tavole fuori testo in fototipia, fotoincisione e tricromia. Città di Castello, Soc. An. Tip. « Leonardo da Vinci », 1932-X. Ediz. di 100 esemplari numerati, L. 100; ediz. di 600 esemplari in carta giallina, L. 60; ediz. in carta bianca, L. 50.

Quale invidiabile argomento! Ci si fa innanzi la sacra Ikuvium, levando le sue tavole enee, che nel rude linguaggio umbro e nel prisco latino parlano di riti di espiazione e di lustrazione; la città cambia poi il nome ma non il volto; è Eugubium, Agobio, Gubbio, sempre misteriosa e ieratica con una sua fisonomia inconfondibile, severa e maschia nella sua storia, austera e ferrea nella sua arte, che si ingentilisce soltanto nelle Madonne del suo Nelli, nelle eleganze del Palazzo Ducale e negli squisiti intagli dei Maffei. Su tale sfondo si presenta questo bel libro, bene tagliato nei suoi capitoli: della storia quel tanto che serve a dare rilievo alle vicende più caratteristiche; mentre all'arte è serbata la parte maggiore e migliore. Ma è fatale che Gubbio non perda mai il suo carattere arcano; essa continua a tentarci col mistero di alcuni problemi di storia e di arte. Ecco la leggenda della lupa o del lupo ammansito di Agobio, di cui oggi si nega la realtà storica e che sarebbe, secondo l'opinione del Faloci, accettata dall'Autore, una contaminazione di un miracolo francescano avvenuto, secondo il racconto di S. Bonaventura, in Greccio e che nel Trecento si ripetè come accaduto a Gubbio. La spiegazione lascia un poco perplessi, come lascia perplessi l'interpretazione dell'ormai famoso affresco del chiostro di San Francesco, nel quale il Giovagnoli, seguendo anche in questo il Faloci, continua a vedere la traslazione della S. Casa di Nazareth. Pregevolissimo il capitolo dedicato alle possenti costruzioni del periodo comunale; qui l'argomento eleva il tono delle trattazioni; ma anche

qui irride la sfinge eugubina. Gattapone o Angelo da Orvieto? L'Autore espone con garbo e compiutezza tutti i termini della questione, ma rimane perplesso davanti a quella che ci sembra l'unica conclusione logica che discende dalle testimonianze documentarie e dal confronto stilistico, che cioè all'orvietano spettano soltanto il portale e le due bifore laterali del Palazzo dei Consoli, mentre la concezione di tutta l'opera — dei due palazzi pubblici che si fronteggiano e della piazza pensile che li unisce — non potè sorgere che dalla mente di un insigne e audace architetto, quale fu appunto il Gattapone, la cui figura artistica è andata in questi anni ingigantendo per nuove opere attribuitegli. Altre questioni si appuntano sull'origine della festa dei ceri e sull'architetto del Palazzo Ducale; argomento trattato con novità di vedute è la storia della città nell'epoca bizantina; interessante scoperta è l'identificazione del pristino Palazzo del Comune. Superfluo aggiungere che argomento capitale è quello relativo alla gloriosa scuola pittorica di Gubbio, che ebbe nel Nelli il suo vessillifero, e l'altro sulle arti minori: miniature, tra cui preziose quelle dei corali di San Domenico scoperti nel 1930 e che molte considerazioni conducono ad attribuire a Oderisi; ceramiche (e basta il nome del grande riverberatore Mastro Giorgio a ricordarne l'alto valore); vetri istoriati; intaglio e intarsio. L'ultimo capitolo contiene una compiuta descrizione della città, che è una vera e propria guida itineraria. Il bel volume, notevole contributo agli studi storico-artistici, che si apre con la storia della scoperta e con l'interpretazione del più singolare monumento scritto della città, si chiude con la perfetta riproduzione di questo, e par quasi sigillato nel carattere arcano e augusto delle *tabulae eugubinae* che hanno fatto celebre nel mondo il nome dell'alta Gubbio.

TENCAJOLI FERDINANDO ORESTE. – *Poeti maltesi d'oggi.* – Pag. 220 illustr. Ed. Angelo Signorelli, Roma, 1932-X: L. 25.

E' una antologia dei viventi poeti maltesi, per ciascuno dei quali vengono dati anche il ritratto e notizie biografiche e critiche. Precede una prefazione e una introduzione sulla poesia italiana a Malta. L'A. rileva che pochi paesi possono oggi vantare un movimento letterario così vario ed intenso come quello che si avverte a Malta, e che questa non ha mai avuto tanti scrittori, poeti e prosatori di lingua italiana quanti ne ha oggi. La qual cosa induce a meditare su taluni fatti recenti.

FORATTI ALDO. – *Arte italiana.* – Tre parti di complessive pag. 390 con 381 illustraz. Ed. Carlo Signorelli, Milano, 1932-X. Ciascuna parte in volume a sè: L. 8. Le tre parti in un solo volume rilegato: L. 20.

Le tre parti in cui si divide quest'opera riguardano rispettivamente i seguenti periodi: dalle origini al Trecento; da Nicola Pisano a Bramante; dal Cinquecento ai nostri giorni. E' una sintetica esposizione delle notizie d'arte richieste dai programmi di maturità classica, esposizione fatta con chiarezza ed efficacia, senza pretese di attingere vette eccelse, che sgomenterebbero il lettore non specializzato, ma anche senza incorrere nel semplicismo. Vi si avverte anzi una intrinseca dignità alla quale ben s'addicono l'elegante veste tipografica e il ricco corredo illustrativo, che è di grande ausilio allo studioso. Benchè molto utile nelle scuole, questa opera non è tuttavia «scolastica» nel senso ristretto del termine. Ad essa possono utilmente ricorrere tutti coloro che vogliano farsi una chiara e facile idea degli sviluppi dell'arte nostra, dal periodo paleocristiano alla fine dell'Ottocento.

ROMANO GIULIO CESARE. – *Metodo Romano per l'immediato galleggiamento e nuoto.* Prefazione del Prof. Dott. Pietro Berri, Docente nella R. Università di Genova. – Pag. 33. L'Editoriale Libraria, Trieste, 1932: L. 7.

Si tratta di un metodo popolare di nuoto, fondato su di un sistema di insegnamento legato a sua volta a postulati fisiologici elementari. L'A. si fonda sulla sapiente regolazione della ventilazione polmonare di chi nuota e dimostra che, una volta saputa regolare la respirazione, si ha la sicurezza di galleggiare, per cui il nuotare viene da sè. Numerosi esperimenti, compiuti su notevoli masse, hanno dimostrato la bontà del metodo, il quale dovrebbe trovare rapida e larga diffusione nelle scuole, nelle case, nelle caserme. Troppo numerose sono ancora le persone che non sanno nuotare e altissima è ancora la percentuale di quelli che, pur vivendo presso il mare o sul mare, affogano miseramente per non sapersi reggere a galla con due bracciate.

RAVA LUIGI. – *Napoleone I nel Consiglio di Stato del Regno Italico (Milano 1805).* – Pag. 172. Libreria dello Stato, Roma, 1932-X. – Senza indicaz. prezzo.

Del Consiglio di Stato del Regno Italico non si aveva prima d'ora che qualche fugace cenno nella storia del diritto italiano. L'A., di cui sono note le grandi benemerenze nel campo della storia nazionale, ha potuto trovare nel R. Archivio di Stato di Milano i verbali dell'alto consesso, di cui Napoleone presiedette ed animò le prime sedute. Questi verbali, rimasti per oltre un secolo inesplicabilmente sconosciuti, furono redatti da Giuseppe Campagnoni, quello stesso che al Congresso Cisalpino di Reggio Emilia aveva proposto l'adozione del tricolore come bandiera del nuovo Stato. L'opera, che costituisce un considerevole apporto alla conoscenza del periodo napoleonico in Italia, si apre con alcuni cenni storici sulla proclamazione del Regno d'Italia, l'incoronazione di Napoleone a Milano e la istituzione del Consiglio di Stato; riproduce poi i verbali delle prime undici sedute alle quali partecipò il Bonaparte; e si chiude con un sagace capitolo su Napoleone legislatore. La pubblicazione viene subito dopo la ricorrenza del primo centenario della istituzione del Consiglio di Stato in Piemonte, avvenuta per opera di Carlo Alberto nell'agosto 1831.

GOETHE WOLFANGO. – *Confessioni poetiche.* – A cura di Oreste Ferrari. – Pag. XXIV-280 con 24 illustraz. f. t. Ed. Treves-Treccani-Tumminelli, Milano, 1932-X: L. 20.

E' una scelta delle liriche goethiane che hanno più spiccato carattere di confessione autobiografica. Il Ferrari le ha vòlte in bella prosa ritmica e le ha corredate di opportuni commenti estetici e informativi. Nell'ampia introduzione è tracciato un profilo biografico-critico del Poeta.

Atti del Secondo Congresso Nazionale di Studi Romani. – Tre volumi di circa duemila pagine complessivamente. Istituto di Studi Romani, Roma, 1932.

Raccolgono la serie completa delle relazioni e comunicazioni (oltre 250) che furono svolte in seno al II Congresso di Studi Romani, da illustri rappresentanti della Scienza universitaria ed accademica su argomenti di alto interesse per la Storia dell'Urbe. La serie di queste comunicazioni è raggruppata nelle sette sezioni: Antichità (comprendente a sua volta le sottosezioni Archeologia e Storia), Medioevo, Rinascimento ed Era Moderna, Era Contemporanea, Discipline Giuridiche, Letteratura e Filologia, Discipline Scientifiche. All'agevole e pratica consultazione concorrono i diligenti Indici per Autore e per Materia. Trattasi insomma di un prezioso contributo alla migliore conoscenza di tutto ciò che Roma è stata ed ha fatto nei ventotto secoli della sua mirabile Storia, e di tutto ciò che si appresta a fare nella nuova era gloriosa che le si schiude dinanzi.

POGGIOLINI GIUSEPPE. – *Cenni storici sulla città di Modigliana.* – Vol. I. Pag. 283. Tipografia Mazzocchi, Borgo S. Lorenzo, 1931: L. 12,70.

Molto inchiostro si è sparso a proposito della derivazione di Modigliana da *Castrum Mutilum*; ma non è a queste battaglie erudite che la cittadina romagnola deve la sua notorietà bensì all'aver dato i natali a due eminenti figure dell'ottocento, Don Giovanni Verità, il salvatore di Garibaldi, e Silvestro Lega, il pittore «macchiaiolo» di cui si celebrò sei anni fa il centenario. L'A di questo libro, stampato in soli 110 esemplari, ha consultato alcuni manoscritti, traendo da questi come da varie opere pubblicate, materia per una esposizione, non meno vivace che erudita, delle vicende storiche e dei costumi modiglianesi fino al 1845.

Tripolitania - Cirenaica - Eritrea - Somalia. – Quattro monografie edite dall'Istituto Coloniale Fascista. Ogni monografia, di una sessantina di pag. con numerose illustraz. e una carta geogr., costa: L. 3,50.

Le benemerenze dell'Istituto Coloniale Fascista (Via Giustiniani, 5, Roma) sono ben note agli Italiani. Riconosciuto dal P. N. F. come unico ente per la propaganda coloniale in Italia, esso mira alla formazione e allo sviluppo della coscienza coloniale, all'intensificazione dei rapporti economici con le nostre Colonie, allo studio, infine, di tutti quei problemi che a queste si riferiscono. Un contributo non indifferente alla propaganda coloniale è costituito da queste monografie, ognuna delle quali, stampata in carta patinata e riccamente illustrata, descrive una Colonia sotto i varii aspetti: geografico, storico, artistico, turistico, economico, produttivo, ecc. Per la Tripolitania è stata aggiunta una utile appendice sul «regime delle concessioni», in cui s'impernia l'avvenire economico e sociale di quella terra promettentissima.

CAPPELLINI ANTONIO. – *Ville Genovesi.* – Pag. 112 in 4° con 111 illustraz. Presso l'Autore, Ufficio Stampa del Municipio di Genova, 1932-X: L. 10.

La magnificenza delle ville genovesi faceva esclamare al Petrarca che la loro bella architettura superava quella stessa dei palazzi della Dominante. Delle ville più ragguardevoli l'A. ci dà sommarie notizie d'arte insieme con brevi cenni delle località in cui sorgono.

MANFREDI SILIO. – *I Collaboratori italiani di Ferdinando Lesseps.* – Pag. 94 illustr. Tip. Mevio Washington, Sondrio, 1932-X. – Senza indicaz. prezzo.

VIGANÒ G. C. – *Itinerari sciistici.* – Pag. 104 illustr. Ed. Luciano Morpurgo, Via Dora, 1, Roma: L. 3.

GIOVANNINI Dott. EUGENIO. – *La crisi e i suoi paradossi.* – Pag. 98. Ed. Nistri Lischi, Pisa, 1932: L. 8. Ai Soci del Touring che ne facciano richiesta all'Editore, citando il numero di tessera: L. 6,40.

DE FRANCO FILIPPO. – *La poesia vernacola in Sicilia.* – Pag. 48. Ed. de « Lu Marranzanu », Catania: L. 2.

SCIUTI GIUSEPPE. – *Visioni mediterranee.* – Pag. 120. Casa Ed. « Etna », Catania, 1932-X: L. 5.

NORSA GIORGIO. – *Studio chimico-fisico delle valli lagunari. Il Canale Nicesolo e le Valli di Caorle.* – Pag. 56 con tav. f. t.: L. 15.

ZENARI S. – *Studio geo-idrologico del bacino del Cellina.* – Pag. 140 con tav. f. t. – Senza indicaz. prezzo.

Antichi scrittori d'Idraulica veneta. – Vol. II. *Discorsi sopra la Laguna, di Cristoforo Sabbadino.* Parte I. A cura di Roberto Cessi. Pag. 244 in 4°. – Senza indicaz. prezzo.

FRANCIOSI PIETRO. – *Il castello di Poggio Berni e i Conti Nardini.* – Pag. 24. Presso la R. Deputaz. di Storia Patria, Bologna. – Senza indicaz. prezzo.

P. GIUSEPPE MARIA ROBERTI. – *Il Santuario-basilica di S. Francesco di Paola.* – Monografia storica. Pag. 163 illustr. Tipografia S. Francesco di Paola, Paola. – Senza indicaz. prezzo.

Statistica dei Soci al 30 giugno 1932-X.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 30 giugno 1932 ..		N. 166 587
Soci annuali per il 1932 iscritti alla stessa data		» 20 094
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1931	N. 189 555	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 30 giugno 1932	» 9 156	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 giugno 1932	17 991	
		» 216 702
Totale Soci		N. 403 383
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1931 che non pagarono ancora la quota del 1932 e presumibili nuove iscrizioni		» 8 000
Totale Soci		N. 411 383

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: { *Testo:* " Gustavo Modiano " - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.